

إنترناشيونال

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

إنترناشيونال مايو 2008 / ربيع ثان 1429
International May 2008 / Rabii II 1429



رحلات منتظمة طوال العام ..
مرسى مطروح

اعتباراً من يونية
القاهرة/ مرسى مطروح/ القاهرة
٣ رحلات اسبوعياً
الاثنين والثلاثاء والجمعة








EGYPTAIR مصر للطيران
EXPRESS







مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
M AMEL PRESS AND PUBLISHING
COMPANY LIMTED - LONDON

رئيس مجلس الإدارة
عاصم السيد أحمد
رئيس التحرير
صلاح عبد المعطى عبيد
أعضاء هيئة التحرير الشرفية
أ.د. إسماعيل مبارك
أ.د. محمد صلاح الدين النشائى
أ.د. عصام شرف
أ.د. أحمد عيسوى صالح

المراسلون والمحررون

جمهورية مصر العربية
* ربان أحمد بدوى
* السيد عبد الجيد السيد
* شرين جلال منير
* عبد الرحيم مصطفى
* محمد صابر
* ميادة محمود
* ياسمين عبد المجيد

المكاتب

السعودية - جدة
* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)
تليفون: (6533724) - (2) - (966+)
فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
فاكس 0096343714536

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

ولنا كلمة



ثلاث قمم هامة

احتضنت جمهورية مصر العربية ثلاث قمم هامة عقدها الرئيس محمد حسنى مبارك مع كبرى الشخصيات العربية والأجنبية ، وقد كانت أولى هذه القمم :

- القمة الذى عقدها الرئيس مع الملك عبد الله بن عبد العزيز العاهل السعودى خادم الحرمين فى شرم الشيخ، وتم فيها مناقشة الأوضاع الإقليمية والعربية، ومجمل الوضع العربى وما يطرحه من أزمات، وأستعرض أبرز القضايا وعلى رأسها أزمة الرئاسة اللبنانية وسبل تفعيل المبادرة العربية التى ترعاها الجامعة العربية لوضع الحلول المناسبة للأزمة السياسية التى تمر بها لبنان، والعمل على حل أزمة الاستحقاق الرئاسى ، وكذا الجهود المبذولة لاستئناف المفاوضات الفلسطينية الإسرائيلية، وما يعترض ذلك من معوقات كالاستيطان والإعتداءات المستمرة على قطاع غزة. وتطرقت المباحثات عن الأوضاع فى العراق وإقليم دارفور، ولم يفت الزعيمان مبارك وعبد الله مناقشة التطورات الخليجية أتصالاً بالملف النووى الإيرانى.

أما فيما يختص بالقيادتين المصرية والسعودية فقد تم بحث سبل التنسيق المستمر بين القيادتين، وتفعيل التعاون المشترك فى كافة المجالات التجارية والإقتصادية بين البلدين، وزيادة حجم التبادل التجارى والإستثمارى، وإقامة المزيد من المشروعات المشتركة بجانب العمل على تفعيل برامج التعاون والإتفاقات السابق إبرامها.

- القمة الثانية هى المصرية الأوكرانية التى عقدت بمقر رئاسة الجمهورية وتعتبر الأولى من نوعها منذ أستقلال أوكرانيا عن الإتحاد السوفيتى السابق، وبدأت هذه القمة بجلسة محادثات ثنائية إقتصرت على الرئيس مبارك والرئيس الأوكرانى فيكتور يوشينكو، حيث تم أستعراض العلاقات الثنائية، ثم تلتها جلسة موسعة تم فيها التركيز على كيفية تدعيم وتعميق مجالات التعاون مع أوكرانيا فى مجالات الصناعة والتجارة والإستثمار والتكنولوجيا والزراعة خاصة الواردات المصرية من القمح الأوكرانى، وتعزيز التعاون بين البلدين فى مجال الفضاء الخارجى، والإستخدامات السلمية له، وتطرقت هذه القمة إلى مجمل الوضع الإقليمى فى الشرق الأوسط حيث قدم الرئيس مبارك لضيفه الأوكرانى عرضاً حول عملية السلام فى الشرق الأوسط، ونتائج القمة العربية الأخيرة، والوضع فى لبنان والعراق والخليج ودارفور والصومال، كما قدم الرئيس أيضاً تقريراً عن المفاوضات الفلسطينية الإسرائيلية، وأعرب عن أمله فى أن تقوم أوكرانيا بتدعيم المواقف العربية وجهود مصر فى سبيل تحقيق السلام العادل فى الشرق الأوسط.

- القمة الثالثة هى المصرية الإيطالية التى عقدت بين الرئيس حسنى مبارك وورومانو برودى رئيس الوزراء الإيطالى، حيث تم التركيز فى هذه القمة على سبل دعم وتعميق التعاون والعلاقات الثنائية بين مصر وإيطاليا فى كافة المجالات، كما تم أستعراض القضايا الإقليمية والدولية محل الإهتمام المشترك وخاصة عملية دفع السلام فى الشرق الأوسط، وكذا القضايا ذات الطابع العالمى كأسعار الطاقة والمواد الغذائية التى شهدت أرتفاعاً ملحوظاً يستوجب عملاً جماعياً ودولياً لعلاجهما. وقد وصف رئيس الوزراء الإيطالى مصر بأنها المفتاح لتحقيق التقدم المنشود فى عملية السلام فى الشرق الأوسط، والأهمية الكبيرة التى توليها بلاده للعلاقات مع مصر فى المجالات السياسية والإقتصادية ، كما أشاد بالتطور الملحوظ فى القطاع المصرفى المصرى الذى دفع إيطاليا للمساهمة فيه بشرائها بنك الإسكندرية الذى سيكون دافعاً لتشجيع المزيد من الإستثمارات الإيطالية فى السوق المصرية.

لا أحد ينكر مساعى الرئيس محمد حسنى مبارك لتحسين الأوضاع الإقتصادية وتشجيع التعاون فى مجالات التجارة والإستثمار والخدمات، وحرص سيادته على مصلحة المواطن المصرى، فكل اهتماماته تنصب على برامج زياراته وإتصالاته التى لا تنضب..

إن مصر لازالت فى حاجة إلى مزيد من الإستثمارات سواء من المصريين أو الأجانب لتوفير فرص العمل، بجانب تحسين الخدمات، ولابد من دفع الإستثمار وتعميق التعاون الإقتصادى حتى تأخذ مصر موقعها المناسب بين كبريات الدول.

عاصم السيد أحمد

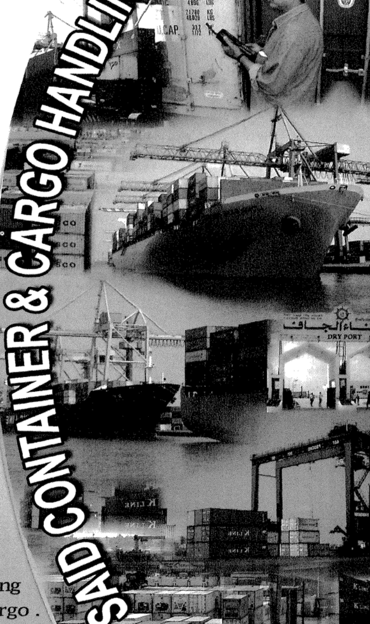


MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME AND LAND TRANSPORT

ISPS

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.



CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
  2 Mobile Cranes.
  7 Transtainer (RTG).
  34 Reach Stacker.
  47 Tractors & Semi-trailers.
- Inland terminal area: 50000m2
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 / 002 066 3220419 P.O.Box : 1239

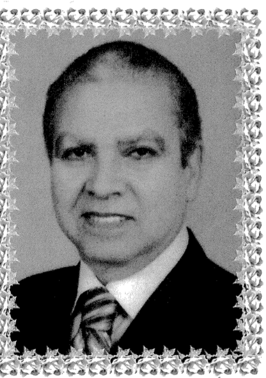
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

Holding Company For Maritime & Land Transport

انتصار جديد لفرسان البحرية

لواء بحرى / محمد يوسف

"سِر على بركة الله"



نحن نعيش فى زمن تعرض لإنتهاك كافة المفاهيم والأخلاقيات وقد تتغير حياتك بمجملها من موقف واحد يحدث لك فأما أن تصعد إلى القمة وتنال ما تريد أو تنخفض إلى القاع وهذا يعنى الفشل إلا أن رجال المواقف القادرين على حل الأزمات والخروج منها منصورين هم القادة الحقيقيين التى تستطيع مصر من خلالهم أن تتباهى بهم .. ويستطيع من خلالهم إقتصاد مصر أن ينتعش .. فمصر أحوج ما تكون ليتفانى أبناؤها فى خدمتها .. وهى التى أنجبتهم وشملتهم بعطفها وحنانها .. ويجرى فى عروقهم دماؤها .. ويستنشقون هواءها.. والآن وفى ظل الظروف الراهنة الذى مر بها إنسان يعتز بكرامته ووطنيته ..وبعد ظهور الفقاعات التى لا لون لها ولا طعم ولا رائحة الفقاعات التى تهدد أمن وسلامة وأستقرار شخصية قيادية أثرت الكثير بالعطاء المتواصل أبان خدمته البحرية .. وخدمته على أرض الواقع لكافة المواقع التى تبوأها بداية من رئاسته لهيئة ميناء الإسكندرية.. حيث وضع الخطوط العريضة لإنطلاقة الموانى إلى العالمية .. مكوناً سجلاً زاخراً بالإنجازات بخبراته المتعددة مما أضفى تاريخاً مشرفاً على هذه الشخصية.

وبعيداً عن الدخول فى تلك الفقاعات الكريهة من أصحاب النفوس الضعيفة .. التى نالت من كرامة هذا الرجل ليدفع ثمن فاتورة أطماع ليس له أى ذنب فيها .. تلك الفئة المضللة التى تكالبت عليه .. لتنال منه .. وتستقر فى حلقة لتسبب له الغصة .. لكن هيهات أن يتنازل ذلك الرجل أو يرضخ للمؤامرات والمتآمرين.. ومنذ بداية هذه الأزمة أطلق "الرأى العام" بكل فئاته حكم البراءة قبل إعلانه من قبل منصة المحكمة والذى جاء متأخراً .. فبرأته لمعرفة هذه الشخصية جيداً خاصة المقربين منه .. والقيادة السياسية التى ساندته وخفضت من حدة الأزمة .. والممثلة فى معالى الوزير/ محمود محى الدين وزير الإستثمار الذى جدد الثقة لسيادته تقديراً لعملة وخطط نجاحه لأكبر شركة مسئولة عن عدد كبير من شركات الملاحة والنقل البرى مما لها الأثر الإيجابى فى الدخل القومى..

.. جاءت البراءة من الأوساط الملاحية والشعبية لرجل تلاحم مع القاعدة العريضة .. أضاف الكثير فى كل المواقع الذى تبوأها لأنه مقاتل بطبيعته .. وإيمانه بالمولى عز وجل .. كانت الدعائم التى تسلح بها هذا الرجل طوال أزمته منذ فتح ملف القضية .. وما تكبد من ظلم بين والآم مختلطة بالمرارة .. ألا أن إيمانه بالله كان سلاحه الوحيد الذى تزرع به صبراً .. إلى أن نطقت منصة القضاء المصرية بحكمها العادل النزيه "ببراءته" من كافة التهم الموجهة إليه .. فكانت هى الجائزة الكبرى من المولى عز وجل .. لرجل شريف .. أفسد تدبير المتآمرين ليردهم على أعقابهم خائبين ..وكان الرجل المؤمن دائماً قريباً من ربه شاكراً له عنايته ورعايته .. فسجد شكراً وحمداً لربه مردداً الآية الكريمة "صبراً جميلاً والله المستعان على ما تصفون .. صدق الله العظيم".

"أخلاقيات رفيعة .. لفارس بحرى"

اللواء / محمد يوسف هو نموذج لأخلاقيات الفرسان وصورة مشرفة ورائعة للعمل الوطنى .. ونموذج للرقى فى التعامل والتميز .. قلدته الدولة أرفع المناصب داخل وخارج مصر وصاحب سجل عسكرى ناصع .. شارك فى ملاحم الدفاع عن مصر ويتحمل حالياً قيادة العشرات من الشركات التى تشكل إستراتيجية النقل البحرى والبرى .. ويتحمل أمام كبار رجال الدولة هذه المسئولية بكل أمانة وأقتدار.

"تهنئة من الأحبة فقط"

تهنئه بأنهار من المحبة والإعتزار ليس من قبيل الحكم القضائى ببرائته .. فمحمد يوسف رجلاً بمعنى الكلمة .. وبعد هذه الأزمة عرف جيداً من معه ومن ضده .. وأصبح الآن لديه مناعة قوية ضد الشعارات الجوفاء.. وحب الأفاعى .. فلا وقت لديه سوى العمل والتحدى لمصلحة بلده من خلال الموقع الإستراتيجى الهام الذى يتولاه بالنجاح والتقدم .. وأفرز العديد من النتائج والمؤشرات لتكوين كيانات قوية قادرة على الاستمرار والتميز.

هنيئاً لنا .. وللرجال المحترمين الذين تآزروا معكم إحساساً يقيناً بالظلم فى هذه القضية التى تنطق وقائعها وأوراقها بالبراءة ونظافة اليد..

.. فسِّر على بركة الله .. وليخسأ المتآمرون ..

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

أجندة إنترناشيونال

- تستضيف مستشفى الجلاء للعائلات الدكتور برنارد نوفاك أستاذ جراحة العظام وخبير المفاصل الصناعية ومناظير المفاصل بالمانيا - بداية من اليوم الثانى من شهر مايو الجارى ولمدة 10 أيام.

- قرر إتحاد الكرة الطائرة إقامة نهائيات دورى الصعود للدورى الممتاز "أ" بالصالة المغلقة لنادى الإنتاج الحربى خلال الفترة من 2 إلى 5 مايو الجارى.

- يشهد الرئيس حسنى مبارك أحتفال مصر بعيد العمال فى الخامس من مايو الجارى حيث يلقى سيادته خطاباً شاملاً ومهماً يتناول المستجدات على الساحتين الداخلية والخارجية ، كما سيتم تكريم عشرة من قدامى النقابيين ومنحهم الأوسمة.

- تستضيف مصر للمرة الثانية على التوالى مؤتمر "أفريقيا تيلكوم للاتصالات 2008" خلال الفترة من 12 إلى 15 مايو الجارى ، وتجرى حركة سوزان مبارك الدولية للمرأة من أجل السلام برئاسة السيدة سوزان مبارك الإستعدادات اللازمة للمشاركة فى منتدى الشباب الذى يقام ضمن فعاليات هذا المؤتمر.

- يقوم الإتحاد المصرى للغوص بإتخاذ الترتيبات الخاصة بإستضافة الجمعية العمومية للعبة التى تحدد لإقامتها خلال الفترة من 21 إلى 25 مايو الجارى، وقد تلقى الإتحاد موافقات 70 دولة للمشاركة فى هذه الإجتماعات، ومن المتوقع أن يصل العدد إلى 120 دولة من جميع أنحاء العالم.

- تنظم الشركة العامة للمعارض التابعة لوزارة التجارة العراقية معرض العراق الدولى بمدينة غازى عنتاب التركية فى 22 مايو الجارى.

- تحدد يوم 28 مايو الجارى موعداً لجلسة التعريف بالمزايدة الدولية بالمطاريف المغلقة لإدارة وتطوير وتنمية وتشغيل مجمع ستاد القاهرة الدولى حيث يتم فتح مظاريف هذه المزايدة يوم 14 أغسطس القادم بمقر المجلس القومى للرياضة.

- صدرت التعليمات من البنك الرئيسى للتنمية والائتمان الزراعى بالقاهرة إلى جميع المحافظات بإيقاف كافة الإجراءات القانونية ضد العملاء المتعثرين فى السداد مع إعتبار 31 مايو الجارى أخر مهلة للسداد وتسوية المديونيات سواء صدرت أو لم تصدر ضدهم أحكام قضائية.

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال يناير 2008

البيـان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	167	39	112	54	1	33	21	33	4	0	3	2	4	18	0	491
سفن صب جاف	14	20	19	3	0	3	3	4	1	0	3	3	0	0	0	73
سفن صب سائل	26	8	23	4	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	87
سفن الدحرجه	19	0	2	0	0	0	14	3	0	0	38	0	0	0	55	131
حاويات	50	50	101	80	80	0	0	0	16	0	0	0	0	1	0	378
سفن ركاب وسياحة	6	0	0	3	0	0	8	3	0	37	11	0	0	32	57	157
سفن أخرى	12	2	7	223	0	22	0	1	0	2	0	0	0	0	0	269
إجمالى عام	294	119	264	367	81	58	46	70	21	39	55	5	4	51	112	1586

ملحوظة: فور توفير بيانات الإسكندرية والدخيلة سوف يتم إستكمال البيانات.

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال يناير 2008

ميناء	عدد السفن	برسم البلد				ترانزيت				الإجمالى	
		وارد		صادر		وارد		صادر			
		طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU
الأسكندرية	82	257225	19208	203906	19487	5387	385	3298	198	469817	39278
دمياط	-	-	5307	-	9945	-	37939	-	35069	-	88260
الدخيلة	68	344622	23979	199396	21167	37574	2761	45258	2889	626849	50796
بورسعيد(غرب)	101	81607	8549	93823	14496	283849	32293	270657	27635	729936	82973
شرق بورسعيد	79	20229	2946	61478	5462	616693	67389	462248	55004	1160648	130801
السويس	2	0	24	0	0	0	0	0	0	0	24
السخنة	16	142996	13257	99063	16770	49430	4383	0	0	291490	34410
الاجمالى	348	846679	67963	657666	77382	992933	107211	781461	85726	3278739	338282

ملحوظة: فور توفير بيانات الإسكندرية والدخيلة وسوف يتم إستكمال البيانات.

حركة الموانى المصرية
خلال شهر يناير 2008

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال يناير 2008

البيـان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	مبردات ومجمدات	بتروكيماويات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
دمياط	154459	367145	13568	-	40586	1040	57664	634462	80881	376483	1091826	-
إسكندرية	219845.2	61248	82377	-	61640	25136.3	266665.9	716912.4	257225.3	5387	979524.7	167
الدخيلة	72994	352156	402131	-	101884	390	-	929555	344621.6	37574	1311750.6	27
بورسعيد	6667.9	92500.00	16852.2	-	-	1334.2	-	117354.3	81606.9	283849	482810.2	22
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	20229	616693	636922	-
السويس	1133.4	5894.9	531.8	1600	-	2773.2	13.4	11946.7	-	1177	13123.7	39
الأدبية	-				-		121144.6	121144.6	-	-	121144.6	20
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	142996.1	49430.1	192426.2	-
سفاجا	2276.5	63881.6	-	-	-	24	-	66182.1	-	-	66182.1	51
نويبع	5328	4127	319	-	-	618	2	10394	-	1567	11961	168
الإجمالى	462703.9	114705.5	515779	1600	204110	31315.8	387825.9	1718040.1	927559.9	1372160.1	4017760.1	494

ملحوظة: فور توفير بيانات الإسكندرية والدخيلة سوف يتم إستكمال البيانات.

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال يناير 2008

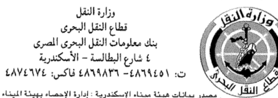
البيـان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	مبردات ومجمدات	بتروكيماويات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
دمياط	7358	23309	96546	184007	306361	-	570	618151	94514	329759	1042424	-
إسكندرية	74728.7	41961.2	28677.5	6480	142781	2410.3	12832.7	309871.4	203906.4	3298	517075.8	104
الدخيلة	9094	4108	115055.4	23415.4	134156	-	-	285828.8	199395.5	45258	530482.3	25
بورسعيد	11068.5	3350.4	29765	-	-	4.5	2.0	44190.4	93823	270789.6	408803	28
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	61478	462248	523726	-
العريش	2348	-	135594	-	-	-	-	137942	-	-	137942	58
السويس	3620.6	35022.1	3499	-	-	926.8	338.9	43407.4	-	-	43407.4	93
السخنة	9009.2	-	63100	-	-	-	-	72109.2	99063.4	-	171172.6	5
سفاجا	15046.8	5658.8	48300	-	-	148.3	-	69153.9	-	-	69153.9	92
الحمراوين	-	-	79829	-	-	-	-	79829	-	-	79829	5
أبو الغصون	-	-	20688	-	-	-	-	20688	-	-	20688	4
نويبع	21297	19713	2016	-	-	15117	-	58143	-	-	58143	412
الإجمالى	157770.7	137680.5	623069.9	213902.4	583298	18606.9	13743.6	1734328.4	752180.3	1111352.6	3597861.3	826

ملحوظة: فور توفير بيانات الإسكندرية والدخيلة سوف يتم إستكمال البيانات.

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر يناير 2008

الميناء	ركاب قادمون			ركاب مغادرون			إجمالى الركاب
	مصرى	أجنبي	إجمالى	مصرى	أجنبي	إجمالى	
الأسكندرية	0	14535	14535	0	14535	14535	29070
بورسعيد	0	2559	2559	1	2559	2560	5119
السويس	8150	821	8971	332	821	1153	10124
الغردقة	7402	68	7470	8686	51	8737	16207
سفاجا	25385	6882	32267	23686	6854	30540	62807
شرم الشيخ	0	11693	11693	0	10913	10913	22606
نويبع	16829	6818	23647	29162	3535	32697	56344
الإجمالى	57766	43376	101142	61867	39268	101135	202277

ملحوظة: فور توفير بيانات الإسكندرية والدخيلة سوف يتم إستكمال البيانات.



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

growth rate scenario, Sokhna Port would handle 2.0 million teus by 2014. The port would handle about 623,000 teus by 2014 under the low growth scenarios.

Under the high growth scenario, and with increasing the number of equipment to the maximum as mentioned in table (13) – it is expected that Sokhna Port would reach its capacity by 2011. It is therefore quite important to watch the growth rate at the port very closely and to start adding on berths to increase the terminal capacity, otherwise, the lines would run to other parts or there would be congestion and demurrage would be charged.

Table (13)

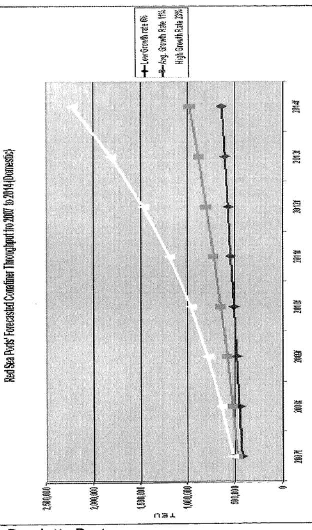
Container Throughput at Red Sea Ports 1995-2014 (Domestic)

(TEU)

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Red Sea	Suez & Adabiya	9.352	17.144	12.521	36.909	48.742	69.612	63.378	47.581	6.227	4.668	4.403	6.639
	Growth Rate %		83%	-27%	195%	32%	43%	-9%	-25%	-87%	-25%	-6%	51%
	Sokhna								20.190	184.079	233.568	259.662	318.411
	Growth Rate %									812%	27%	11%	23%
Total Red Sea		9.352	17.144	12.521	36.909	48.742	69.612	63.378	67.771	190.306	238.236	264.065	325.050

		2007f	2008f	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Suez & Adabiya	Low Growth rate 6%	7.037	7.460	7.907	8.382	8.884	9.418	9.983	10.582
	Avg. Growth Rate 11%	7.369	8.180	9.080	10.078	11.187	12.418	13.784	15.300
	High Growth Rate 23%	8.166	10.044	12.354	15.196	18.691	22.990	28.277	34.781
Sokhna	Low Growth rate 6%	423.717	449.140	476.088	504.654	534.933	567.029	601.050	637.114
	Avg. Growth Rate 11%	468.638	520.188	577.409	640.924	711.426	789.683	876.548	972.968
	High Growth Rate 23%	513.560	631.678	776.964	955.666	1.175.469	1.445.827	1.778.368	2.187.392
Total Red Sea	Low Growth rate 6%	430.754	456.599	483.995	513.035	543.817	576.446	611.033	647.695
	Avg. Growth Rate 11%	476.008	528.368	586.489	651.003	722.613	802.100	890.331	988.268
	High Growth Rate 23%	521.726	641.722	789.319	970.862	1.194.160	1.468.817	1.806.645	2.222.173

N.B: Sokhna port is expected to reach its optimum capacity (675,000 TEU) by 2011 under Avg. Growth Rate growth rate scenario & by 2009 under High Growth Rate growth rate scenario



3. Damietta Port :

Damietta Port Container Terminal started loosing teus to East Port Said since its opening late 2005. The only negative growth rate for containers materialized in Damietta. It is expected that the decline in container throughput at Damietta will keep on until 2009 – after that the throughput would stabilize.

KGL signed an agreement with Damietta Port Authority to build a new container terminal that would reach a throughput of about 4.0 million teu's in 25 years. KGL has a concession to build-operate – and transfer the new terminal within 40 years. The agreement includes deepening the channel and a new basin to -18.00 which dangerously would be acting as an increased sediment trap that would almost double the annual maintenance dredging. No extensions of the breakwaters are envisaged at this stage. This agreement raised many questions that have never been answered by the Government.

Adding the productivity of KGL into the forecast, which would start (as mentioned in the news) by 2010 by handling 200,000 teus increasing by a low 6% annually, or 10% average or 24% high growth rate. Table (14) shows the traffic forecast based on the above mentioned assumptions. Based on the shown forecast Damietta Port is not expected to regain the volumes handled during the last decade. What will happen to Damietta Container Terminal Co. is guesswork at present. How the company would be affected by KGL, would they change their strategy in order to compete with the current circumstances. What really matters is the answer to these questions. As the Port Authority is under the MOT and the Container Handling Company is under Ministry of Trade and Industry – the conflicting objectives of both ministries is showing to a degree that may affect the national economy.

Egyptian Ports *Part 3*

Container Handling, The Future Ahead

DR. ISMAIL MOBAREK

Table (12)

Container Throughput at Alexandria & Dekhiela Port 1995-2014 (Domestic)

(TEU)

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Alexandria	Alex & Dekhiela	304.122	326.894	397.327	515.963	628.724	601.987	570.106	576.972	540.684	653.197	677.580	732.389
	Growth Rate %		7%	22%	30%	22%	-4%	-5%	1%	-6%	21%	4%	8%
	HPH	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Growth Rate %												

	Scenario	2007f	2008f	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Alex & Dekhiela [3]	Low Growth rate 5%	769.008	807.459	847.832	890.223	934.735	981.471	1.030.545	1.082.072
	Avg. 9%	798.304	870.151	948.465	1.033.827	1.126.871	1.228.290	1.338.836	1.459.331
	High 24%	908.162	1.126.121	1.396.390	1.731.524	2.147.090	2.662.392	3.301.366	4.093.693
HPH Alex	Low Growth rate 5%	100.000	143.000	150.150	157.658	165.540	173.817	182.508	191.634
	Avg. 9%	100.000	143.000	155.870	169.898	185.189	201.856	220.023	239.825
	High 24%	100.000	143.000	177.320	219.877	272.647	338.083	419.222	519.836
HPH Dekhiela	Low Growth rate 5%	150.000	213.000	223.650	234.833	246.574	258.903	271.848	285.440
	Avg. 9%	150.000	213.000	232.170	253.065	275.841	300.667	327.727	357.222
	High 24%	150.000	213.000	264.120	327.509	406.111	503.578	624.436	774.301

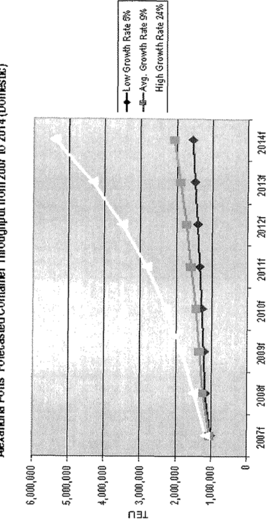
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007f	2008f	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Total Alex, Dekhiela & HPH	304.122	326.894	397.327	515.963	628.724	601.987	570.106	576.972	540.684	653.197	677.580	732.389								
Low Growth Rate 5%													1.019.008	1.163.459	1.221.632	1.282.713	1.346.849	1.414.192	1.484.901	1.559.146
Avg. Growth Rate 9%													1.048.304	1.226.151	1.336.505	1.456.790	1.587.902	1.730.813	1.886.586	2.056.379
High Growth Rate 24%													1.158.162	1.482.121	1.837.830	2.278.910	2.825.848	3.504.052	4.345.024	5.387.830

N.B:

1 *Container volumes at Alexandria ports represent domestic only.*

2 HPH container volumes for 2007 & 2008 reflect port's management budget . however. the forecasted scenarios start to apply effective 2009

3 Alexandria & Dekhiela will reach optimum capacity (1.500.000 TEU) by 2010 under the high growth However Alexandria ports will reach this capacity by 2009 under high growth rate scenario



However, deficiency of supply is expected to occur by 2014 with the average growth scenario, and by 2010 with the high growth scenario, and by 2010 with the high growth scenario. Equipment needs to be enhanced and/or HPH would handle much more than what they forecasted as shown in the above mentioned table.

It is worth mentioning that Alexandria/Dekhiela ports handled about 732,000 Teus in 2006 and is expected to handle 1.5 million, 2.0 million or more than 5 million by 2014 under the low, average and the high growth scenarios respectively.

It is worthwhile noting that since HPH does not have any historical record in Alexandria or Dekhiela Ports, the same growth rates extracted from the port's historical records were assumed to apply. This is unfair to HPH but performance during this year and the coming years will show the more accurate figures which is expected to be much higher.

2. Red Sea Ports (Suez, Adabiya and Sokhna)

The historical records yielded growth rates of 6%, 11% and 23% for the low, average and high growth rate scenarios. It is expected that all the Red Sea Ports would reach 2.0 million teus by 2014 under the high growth scenario, (see table 13) .

From the performance records at Sokhna Port by the first 5 months of 2007, and applying the same monthly growth rates to the rest of the year, Sokhna Port is expected to handle 424000,469000 or 513,000 teus under the low, average or high growth rate scenarios. With the high



إجتماع مجلس الإدارة (العاشر) والجمعية العمومية العادية (السادسة) للإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية

عقد الإجتماع العاشر لمجلس الإدارة والجمعية العمومية العادية السادسة للإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية فى الإسكندرية 25-26 مارس 2008 بفندق هيلتون جرين بلازا .

وافتتح الإجتماع فى اليوم الأول بحفل الإستقبال الذى أقامه الإتحاد للمشاركين فى الدورة التدريبية التى نظمها الإتحاد بالتعاون مع المنظمة البحرية العالمية BIMCO والتى حضرها العديد من المشاركين من الدول العربية والأوروبية من (مصر - ليبيا- لبنان - الأردن-السعودية - سنغافورة - ليتوانيا - النرويج - فرنسا - بريطانيا) وأعقبه فى اليوم التالى صباحاً زيارة وتفقد ميناء الإسكندرية وبدأت مساء نفس اليوم مراسم أفتتاح فاعليات إجتماع مجلس إدارة الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية والذى حضره عشر دول عربية (سوريا - لبنان - الأردن - الكويت - السعودية - اليمن - مصر - تونس - ليبيا - السودان) وأفتتح الإجتماع اللواء/ محمود القاضي (رئيس الإتحاد) معربا عن امتنانه وترحيبه بالحضور والضيوف من كافة الدول العربية وأوضح بعدها أن الإتحاد ومنذ تأسيسه فى 24 يوليو 2002 أختار الإسكندرية المقر الدائم له وأعتمدت لوائح العمل الرئيسية بالأمانة العامة للإتحاد هذا وقد أنضم للإتحاد كثير من الدول العربية التى ساهمت بشكل فعال وساعدت على نجاح وتقدم الإتحاد وقال أن الإتحاد عبر هذه السنوات كلل بالنجاحات المتتالية والمتتابعة وشهد طفره غير مسبوقة عبر الجانب الإلكترونى وإنشاء أول موقع له على الإنترنت سنة 2003 وإصدار أول نشره شهرية إلكترونية للأعضاء بالإضافة إلى ورش العمل الجارى تنفيذها والتى ينظمها الإتحاد بالقاهرة عن تكامل مشروعات النقل البحرى وإضافة توصيات الإتحاد فى الخريطة الإستثمارية لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية وعلى مدار 3 سنوات ينظم الإتحاد 3 دورات تدريبية بالتعاون مع منظمة الـ BIMCO عن موضوعات (Agency - Bills of Lading - shipping Law) لرفع كفاءة العاملين فى النقل البحرى بالوطن العربى - هذا بالإضافة إلى توقيع مذكرة تعاون مع قطاع النقل البحرى بجمهورية أزربيجان وحث اللواء/ القاضى على أهمية قيام الدول العربية بالنقل متعدد الوسائط والسعى له تحت مظلة اليونسكو كما أصر على ضرورة إنشاء إتحاد عربى لمرحلى البضائع ومتابعة العولمة التى تواكب سوق العمل البحرى كما أشاد بالموانئ وإنجازاتها وقال أن نهضة المدينة ترتبط بنهضة الميناء . وأختتم كلمته بتقديم الإعزاز والتقدير والتهانى إلى كل من ساهم ومديد العون للنهوض بالإتحاد وخص منهم الأكاديمية العربية - هيئة الميناء - معهد تدريب الموانئ ورجال الجمارك بجمهورية مصر العربية - ثم تحدث المهندس/ محمد عبد الظاهر السكرتير العام المساعد نيابة عن محافظ الإسكندرية وأبدى تقديم كافة الدعم من محافظة الإسكندرية للإتحاد والمشاركين متمنياً أن تخرج بإقتراحات هادفة وفعالة تفيد النقل البحرى .

ثم تابع أ/ إيلى ذكور (الكويت) موضحاً أن نشاطات الإتحاد كانت فعاله على مدار سنوات من خلال أقتراحات وأتفاقيات وقوانين قام عليها الإتحاد ومن خلال إنضمام مزيد من الأعضاء وما كان سيتم تحقيق كل هذه الجهود لولا جهود رئيس مجلس الإدارة اللواء/ محمود حاتم القاضى والأمين العام اللواء/ محسن المصرى ومن خلال التعاون العربى الدائم نوظف تطوير وجود الشبكات العالمية وقد برعنا فى منظمتنا فى هذا القطاع ومقرر إقامة هذه الطفرة فى الكويت وبعدها تم تكريم بعض قيادات النقل البحرى ومنهم الدكتور/ فاروق ملش والمهندس/ أحمد المناخلى والربان/ عبد العزيز صلاح الدين والأستاذة/ نازلى الشاذلى والربان/ عاطف مارونى والأستاذ/ عبد العال على والدكتور/ رفعت رشاد وبعد التكريم تم عرض محاضرة عن قناة السويس وأهميتها فى التجارة العالمية وألقاها المهندس/ أحمد المناخلى مدير عام التخطيط بهيئة قناة السويس وفى قاعة رمسيس عرض **الجلسة الأولى** كانت حلقة النقاش الثانية للإتحاد وتم عرض عدد من الأوراق البحثية :- كانت الورقة البحثية الأولى (إنشاء شركة عربية للنقل متعدد الوسائط) وألقاها الأستاذ/ محمد عبد الفتاح رئيس قطاع الخطوط بشركة مار ترانس وأعقبه فى الورقة البحثية الثانية (مؤشر الأداء اللوچيستى للدول العربية فى الإقتصاد العالمى) وألقاها المهندس / مدحت القاضى سكرتير شعبة خدمات النقل الدولى واللوچستيات وتضمنت الورقة البحثية الثالثة (تداول النقل متعدد الوسائط فى سوريا) وألقاها المهندس/ وسيم الحسامى رئيس مجلس إدارة شركة الحسامى للنقل الدولى.

الجلسة الثانية: تضمنت إجتماع مجلس الإدارة العاشر للإتحاد والتصديق على ميزانية عام 2007 وعرض موازنة 2008 والتصديق على خطة الأعمال الرئيسية للإتحاد عام 2008.

- عرض مذكرات الإجتماع بموقع الإتحاد على الإنترنت.

الجلسة الثالثة والأخيرة: وتضمنت إجتماع الجمعية العمومية السادسة

- والتصديق على قرارات مجلس الإدارة السابقة. وإنتخاب أعضاء مجلس الإدارة للفترة القادمة 2008 - 2012- والتصديق على ميزانية الإتحاد عام 2006 ، 2007 وإخلاء طرف مجلس الإدارة وإنتخاب مجلس الإدارة الفترة 2008/2012 - إجتماع مجلس الإدارة الحادى عشر - وانتخاب رئيس ونائب رئيس الإتحاد وتعيين أمين عام للإتحاد.







EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. (TAIWAN) LTD. ITALIA MARITTIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE (UK) LTD. EVERGREEN MARINE (HONG KONG) LTD.





بهـــاء حلـــمى بدر
دكتور محمد بهاء بدر

وجميع العاملين

يتقدمون بخالص التهنئة

للسيد اللواء بحرى أ.ح

محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

وأفراد أسرته الكريمة

لحصول سيادته على حكم البراءة

ويشيدون بالقضاء المصرى العادل

ويتمنون لسيادته

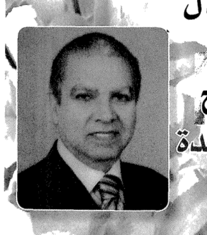
دوام التوفيق والسداد والنجاح

ومزيداً من الإنجازات والنتائج الجيدة

للشركات التابعة

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس



محمد حسنى مبارك



تشكيل مجلس إدارة غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر

قرار وزير النقل رقم (142) لسنة 2008 الصادر فى 2008/3/9

وزير النقل :

بعد الإطلاع على :

- قرار رئيس الجمهورية رقم 57 لسنة 2002 بشأن تنظيم وزارة النقل.
- قرار وزير النقل والمواصلات رقم 30 لسنة 1999 "نقل بحرى" بشأن إنشاء غرف الملاحة وتعديلاته.
- قرار وزير النقل رقم 537 لسنة 2003 بشأن إضافة عضوين لمجالس إدارات الغرف.
- قرار وزير النقل رقم 538 لسنة 2003 بشأن تشكيل مجالس إدارات غرف الملاحة.
- نتائج إنتخابات مجلس إدارة غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر بتاريخ 2007/11/5
- ما عرضه رئيس قطاع النقل البحرى.

قرر (المادة الأولى)

- يشكل مجلس إدارة غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر (2011/2007) كالآتى:

أ- أعضاء منتخبون

- السيد الأستاذ/ سعيد أحمد على	رئيس مجلس الإدارة
- السيد الأستاذ/ أحمد مصطفى بدوى	نائب رئيس مجلس الإدارة
- السيد الأستاذ/ على محمد على (على الشريف)	أمين الصندوق
- السيد الأستاذ/ عبد المجيد محمد مطر	عضو مجلس الإدارة
- السيد الأستاذ/ سمير حارص عجايبى	عضو مجلس الإدارة
- السيد الأستاذ/ السيد محمد شعبان الريدى	سكرتير عام
- السيد الأستاذ/ محمد ناجى فرج سرحان	عضو مجلس الإدارة

ب. أعضاء معينون:

(ب/1) من إتحاد الغرف التجارية المصرية :

- السيد الأستاذ/ فاروق السيد متولى	عن الإتحاد العام للغرف التجارية المصرية
- السيد الأستاذ/ غريب محمد على الحداد	عن شعبة النقل البحرى بالسويس

(ب/2) من ذوى الخبرة :

- السيد اللواء بحرى/ عاصم السيد أحمد	مستشار رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة رويال لوجيستكس
- السيد الأستاذ/ محمد غريب عبد العزيز	رئيس قطاع الشئون التجارية – شركة القناة للتوكيلات الملاحية

(ب/3) من قطاع النقل البحرى بصفتهم الوظيفية :

- السيد الربان / إبراهيم عبد السلام الحناوى	نائب رئيس الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر
- السيد الربان/ عبد الحميد السجينى	مدير إدارة الحركة بهيئة قناة السويس

وزير النقل

(مهندس / محمد لطفى منصور)

وقد تم إجتماع أول مجلس إدارة للتشكيل الجديد يوم - 2008/4/1 وتم مناقشة سياسة عمل الدورة الجديدة .

السيد سعيد أحمد على رئيس مجلس الإدارة

السيد أحمد مصطفى بدوى نائب رئيس مجلس الإدارة

السيد محمد شعبان الريدى سكرتير عام وعضو مجلس الإدارة

السيد على الشريف أمين الصندوق وعضو مجلس الإدارة

السيد عبد المجيد محمد مطر عضو مجلس الإدارة

السيد محمد ناجى فرج عضو مجلس الإدارة

السيد سمير حارص عجايبى عضو مجلس الإدارة

اللواء بحرى عاصم السيد أحمد عضو مجلس الإدارة

السيد/ غريب محمد الحداد عضو مجلس الإدارة

السيد/ فاروق السيد متولى عضو مجلس الإدارة

السيد/غريب محمد على عضو مجلس الإدارة

الربان /إبراهيم الحناوى عضو مجلس الإدارة

الربان/ عبد الحميد السجينى عضو مجلس الإدارة

التجارة الخارجية (الصادرات والواردات) الجزء الثانى

دراسة مقارنة

2007/2006 - 2000/1999

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية



سبق أن عرضنا فى الجزء السابق الميزان التجارى 99 / 2000 - 2006 / 2007 وتبين منه أن العجز التجارى قد إرتفع من 11.5 مليار دولار فى عام 99/ 2000 إلى 15.8 مليار دولار فى عام 2007/2006 وقد بلغ معدل نمو العجز التجارى فى هذه الفترة 4.7 % سنويا.

وقد تبين أن العجز التجارى مع الولايات المتحدة قد بلغ 1.4 مليار دولار بنسبة زيادة قدرها 1422.1% عن عام 2006/2005 كما بلغ العجز التجارى مع أهم دول أوروبا 5.99 مليار دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 18.5 % عن العام السابق وإنخفض العجز التجارى مع الهند والصين من 868.1 مليون دولار فى عام 2005/ 2006 إلى 776.4 مليون دولار فى عام 2006/ 2007 فى حين إرتفع العجز التجارى مع السعودية والإمارات من 418.5 مليون دولار فى عام 2006/2005 إلى 776.1 مليون دولار فى عام 2007/2006

وسوف نعرض فى هذا الجزء الصادرات وتطورها

المتحصلات عن الصادرات عن عام 1999/2000 حتى 2006/2007

(القيمة مليون دولار)

مسلسل	مجموعات السلع	1999/2000	2002/2003	2005/2006	2006/2007
1	وقود و زيوت معدنية و منتجاتها	2,283.60	3,195.20	10,429.50	10,266.30
2	القطن	166.70	199.20	146.30	109.80
3	المواد الخام	153.70	287.30	522.20	617.50
4	السلع النصف مصنعة	282.80	657.60	1,188.40	1,982.10
5	السلع تامة الصنع	2,603.70	3,017.30	5,171.80	7,519.10
6	الصادرات غير موزعة	897.20	848.80	996.90	1,522.70
	جملة	6,387.70	8,205.40	18,455.10	22,017.50

المتحصلات عن الصادرات لأهم السلع عن عام 1999/2000 حتى 2006/2007

(القيمة مليون دولار)

مسلسل	السلع	1999/2000	2002/2003	2005/2006	2006/2007
1	القطن	166.70	199.20	146.30	109.80
2	الموالح	3.70	12.30	38.30	32.10
3	ألومنيوم غير مخلوط	38.40	61.80	196.90	330.70
4	غزل القطن	101.00	153.10	104.70	128.90
5	الأرز	41.90	63.20	136.00	145.80
6	الأسمدة	113.70	86.00	138.50	306.00
7	الملابس الجاهزة	224.60	218.30	350.50	453.60
8	المنسوجات	80.90	120.10	226.30	258.90
9	مصنوعات من حديد و صلب	89.70	155.10	471.30	642.40

أولاً: الصادرات:

بلغت حصيلة الصادرات فى عام 2000/99 6387.7 مليون دولار ، أرتفعت فى عام 2003/2002 إلى 8205.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 28.4% وبمعدل نمو سنوى قدره 8.7%، وفى عام 2006/2005 أرتفعت إلى 18455.1 مليون دولار وبلغت نسبة زيادتها عن عام 2003/2002 149.1% وفى عام 2007/2006 أرتفعت حصيلة الصادرات إلى 22017.5 مليون دولار وبلغت نسبة زيادتها عن عام 2000/99 244.7% ، وبذلك فإن معدل النمو السنوى للصادرات منذ عام 2000/99 حتى 2007/2006 بلغ 19.33% سنوياً.

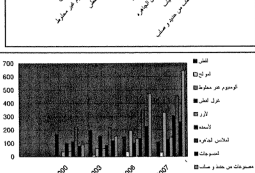
وفيما يلى تحليلاً لحصيلة الصادرات السلعية حسب درجة التصنيع مرفق (2)

1 - الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها:

لقد بلغت حصيلة صادرات الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها (وأهمها البترول ومنتجاته) فى عام 2000/99 2272.9 مليون دولار بنسبة 35.6% من إجمالى الصادرات ، أرتفعت فى عام 2003/2002 إلى 3195.2 مليون دولار بنسبة 38.9% من إجمالى الصادرات وبمعدل نمو سنوى قدره 12% ، وأرتفعت فى عام 2006/2005 إلى 10429.5 مليون دولار بنسبة 56.5% من إجمالى الصادرات ، وفى عام 2007/2006 بلغت 102266.3 مليون دولار بنسبة 46.6% من إجمالى الصادرات وبمعدل نمو سنوى فيما بين عام 99/ 2000 و 2007/2006 بلغ 24% .

2 - الصادرات السلعية بإستبعاد الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها:

وبذلك فإن إجمالى الصادرات السلعية بإستبعاد الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها قد بلغت 4114.8 فى عام 2000/99 بنسبة 64.4% من إجمالى الصادرات وفى عام 2002/



2003 بلغت 5010.2 مليون دولار بنسبة 61.1% من إجمالى الصادرات وبمعدل نمو سنوى قدره 6.78%، وفى عام 2006/2005 أرتفعت الصادرات السلعية إلى 8025.6 مليون دولار بنسبة 43.5% من إجمالى الصادرات وفى عام 2007/2006 أرتفعت الصادرات السلعية إلى 8248.8 مليون دولار بنسبة 37.7% من إجمالى الصادرات، وبمعدل نمو سنوى فيما بين 2000/99 و 2007/2006 بلغ 10.4% ، وهو أقل من معدل نمو صادرات الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها الذى بلغ 24% ، وفيما يلى مناقشة أهم بنود الصادرات السلعية الأخرى بخلاف الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها.

تابع التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)

2-1 القطن :

بلغت صادرات القطن فى عام 2000/99 166.7 مليون دولار بنسبة 2.6% من إجمالى الصادرات، وبنسبة 4.1% من الصادرات السلعية بخلاف الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها، وأرتفعت فى عام 2003/2002 إلى 199.2 مليون دولار بنسبة 2.4% من إجمالى الصادرات وبنسبة 3.9% من الصادرات السلعية بخلاف الوقود وبنسبة زيادة قدرها 19.5% من عام 2000/99 وفى عام 2006/2005 إنخفضت صاردات القطن إلى 146.3 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 12.2% عن عام 2000/99 وبلغت نسبتها إلى إجمالى الصادرات 0.8% ، وإلى الصادرات السلعية بخلاف الوقود 1.8% وفى عام 2007/2006 أستمر إنخفاض صادرات القطن حيث إنخفضت إلى 1098.8 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 34.1% عن عام 2000/99 وبلغت نسبة صادرات القطن لإجمالى الصادرات 0.5% وإلى الصادرات السلعية بخلاف الوقود 0.9%.

2-2 المواد الخام:

بلغت صادرات المواد الخام 153.7 مليون دولار فى عام 2000/99 بنسبة 2.4% من إجمالى الصادرات وبنسبة 3.7% من الصادرات السلعية بخلاف الوقود، إرتفعت إلى 287.3 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة زيادة قدرها 86.9% وبلغت نسبتها إلى إجمالى الصادرات 3.7% ونسبتها إلى الصادرات السلعية بخلاف الوقود 5.7% ، وفى عام 2006/2005 أرتفعت إلى 522.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 239.85 عن عام 2000/99 ، وبلغت نسبتها إلى إجمالى الصادرات 2.8% ، وإلى الصادرات السلعية بخلاف الوقود 6.3% وبلغ معدل النمو السنوى لها 22.6% وفى عام 2007/2006 أرتفعت الصادرات من المواد الخام إلى 617.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 301.8% عن عام 2000/99 وبلغت نسبتها إلى إجمالى الصادرات 2.8% ونسبتها إلى الصادرات السلعية بخلاف الوقود 5.3% وبذلك فإن معدل النمو السنوى للصادرات من المواد الخام فى الفترة من 2000/99 حتى 2007/2006 بلغ 22% .

ومما يجدر ذكره فإننا نلاحظ ما يلى:

السلع المذكورة فى بيانات البنك المركزى بلغت قيمتها 38.9 مليون دولار بنسبة 25% من هذه المجموعة فى عام 2000/99 وباقى السلع التى لم تذكر بلغ مجموعها 114.8 مليون دولار ، وفى عام 2003/2002 بلغ مجموع السلع المذكورة 39.4 مليون دولار بنسبة 13.7% من سلع المجموعة، وباقى السلع التى لم تذكر بلغ مجموعها 247.9 مليون دولار، وفى عام 2006/2005 بلغ مجموع السلع المذكورة 48.9 مليون دولار بنسبة 9.4% من سلع المجموعة وتلك التى لم تذكر بلغ مجموعها 473.3 مليون دولار بنسبة 90.6% وفى عام 2007/2006 بلغ مجموع السلع المذكورة 103.5 مليون دولار بنسبة 16.8% من سلع المجموعة وتلك التى لم تذكر بلغت قيمتها 514 مليون دولار ، وبذلك فإن السلع التى لم تذكر أرتفعت صادراتها من 114.8 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 514 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 795.4% فلماذا لم تذكر تلك السلع التى أرتفعت صادراتها بتلك النسبة الكبيرة خاصة وأن السلع المذكورة فى بيانات البنك المركزى إنخفضت صادراتها كلها فيما عدا الموالح التى أرتفعت صادراتها من 3.7 إلى 32.1 مليون دولار، والكتان الخام من 2.8 إلى 7.1 والفول السودانى من 0.8 إلي 3.1 ، والبطاطس من 3.3 إلى 17 مليون دولار، أما باقى السلع فقد إنخفضت صادراتها جميعا حيث إنخفضت صادرات النباتات الطبية من 14.6 إلى 3.9 ، ومن ذلك يتبين صغر صادرات السلع الواردة فى بيانات البنك المركزى فى حين لم تذكر صادرات باقى السلع التى أرتفعت صادراتها بنسبة كبيرة بلغت كما سبق أن أوضحنا 795.4% !!

2-3 السلع نصف المصنعة :

بلغت الصادرات من السلع نصف المصنعة 282.8 مليون دولار فى عام 2000/99 بنسبة 4.4% من إجمالى الصادرات، أرتفعت فى عام 2003/2002 لتصل إلى 657.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 132.5% ، وأرتفعت نسبتها إلى 8% من إجمالى الصادرات ونسبتها إلى إجمالى الصادرات السلعية بخلاف البترول 13%، وفى عام 2006/2005 أرتفعت إلى 1188.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 320.2% عن عام 2000/99 ، وبلغت نسبتها إلى إجمالى الصادرات 10.4% ونسبتها إلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 14.4% ، وفى عام 2007/2006 أرتفعت صادرات تلك المجموعة إلى 1982.1 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 600.9% عن عام 2000/99 ،وبلغت نسبتها إلى إجمالى الصادرات 9% ونسبتها إلى الصادرات بخلاف الوقود والزيوت المعدنية 16.9%.

ومن الملاحظ أن بيانات عام 2000/99 ، 2001/2000 قد وردت أكثر تفصيلاً أما باقى السنوات فلم يرد بها سوى أربعة سلع فقط فلم يرد ذكر العسل الأسود والمولاس والحديد الزهر ومنتجات نصف مصنعة جاهزة وحديد مدرفل وغيرها، وأن البيانات الواردة بلغ مجموعها فى عام 2000/99 – 267.6 مليون دولار وتلك التى لم تذكر بلغ مجموعها 15.2 مليون دولار بنسبة 5.4 من إجماليها وفى عام 2003/2002 إنخفضت بيانات السلع الواردة إلى 273.7 مليون دولار وتلك التى لم تذكر بلغ مجموعها 383.9 مليون دولار بنسبة 58.4%، وفى عام 2006/2005 بلغ مجموع السلع الوارد ذكرها 331.5 مليون دولار وتلك التى لم تذكر بلغ مجموعها 856.9 مليون دولار بنسبة 72.1% ، وفى عام 2007/2006 بلغ مجموع السلع الوارد بيانها 495 مليون دولار بنسبة 25% من سلع تلك المجموعة والتى لم تذكر بلغ مجموعها 1487.1 مليون دولار، وبذلك فإن مجموع السلع التى لم تذكر أرتفعت من 15.2 مليون دولار بنسبة 5.4% فى عام 2000/99 إلى 1487.1 مليون دولار بنسبة 75% فى عام 2007/2006 والسلع التى لم تذكر بها زيادة كبيرة فلماذا تم إغفالها فى حين أن ما ورد نسبته ضعيفة بلغت 25% فقط وليس هناك أى سبب يدعو إلى حجب بيانات سلع يزداد تصديرها فى حين نذكر الأخرى ذات النسبة الضعيفة !!

وبالنسبة للسلع التى ذكرت نجد أن الكربون إنخفضت صادراته من 47.1 مليون دولار فى عام 2003/2002 إلى 26.9 مليون دولار فى عام 2007/2006، كما أنخفضت صادرات الزيوت العطرية ومواد راتنجية من 11.7 إلى 8.5 مليون دولار وأنخفضت صادرات غزل القطن أيضا من 153.1 إلى 128.9 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 15.2% في حين أرتفعت صادرات الألومنيوم من 61.8 إلى 330.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 435.1% ، وهذا يعنى أننا لم نحافظ على صادرات غزل القطن وهى من السلع الهامة التى من المفترض أننا نتميز فى إنتاجها، وعموماً فلقد بلغ معدل نمو صادرات تلك المجموعة 32.1% فيما بين عامى 2000/99 و 2007/2006 .

2 - 4 السلع تامة الصنع:

بلغت صادرات السلع تامة الصنع فى عام 2000/99 2603.7 مليون دولار بنسبة 40.8% من إجمالى الصادرات وبنسبة 63.3% من الصادرات السلعية بخلاف الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها، وأرتفعت فى عام 2003/2002 إلى 3017.3 مليون دولار بنسبة 36.8% من إجمالى الصادرات، وبنسبة 59.8% من الصادرات السلعية بخلاف الوقود والزيوت المعدنية وبلغت نسبة زيادتها 15.9% عن عام 2000/99 وفى عام 2006/2005 واصلت أرتفاعها حيث بلغت 5171.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 98.6% عن عام 2000/99 ، وبلغت نسبتها إلى إجمالى الصادرات 28% ونسبتها إلى الصادرات السلعية بخلاف الوقود والزيوت 62.8 ، وفى عام 2007/2006 واصلت ارتفاعها لتبلغ 7519.1 مليون دولار بنسبة 34.2% من إجمالى الصادرات وبنسبة 64% من الصادرات السلعية بخلاف الوقود والزيوت المعدنية، وبلغت نسبة زيادتها عن عام 2000/99 – 188.8% ، وبلغ معدل نمو هذه المجموعة فى فترة السبع سنوات 16.4%.

وفيما يلى أهم السلع الواردة بتلك المجموعة:

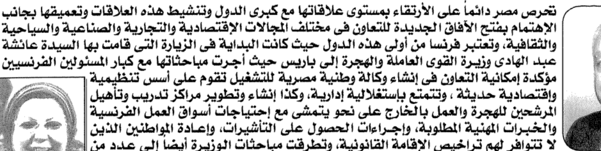
- **الأرز:** بلغت صادراته فى عام 2003/2002 63.2 مليون دولار ، أرتفعت فى عام 2005/2006 إلى 136 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 115.2% وكانت صادرت الأرز قد بلغت 140.6% مليون دولار فى عام 2005/2004 أى أنها إنخفضت بنسبة 3.3% بين العامين، وبلغت في عام 2007/2006 145.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 130.7% عن عام 2003/2002 .
- **منتجات صيدلية:** أنخفضت صادراتها من 129.9 مليون دولار إلى 124.5 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 4.2% بين عامي 2003/2002 ، 2006/2005 ، وكانت قد بلغت 215.2 مليون دولار فى عام 2005/2004 أى أنها إنخفضت بنسبة 42.1% ، وأرتفعت فى عام 2006/2007 إلى 238 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 83.2% عن عام 2003/2002
- **الأسمدة :** إرتفعت صادراتها من 86 إلى 138.5 مليون دولار عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 61%، وكانت قد بلغت 149.6 مليون دولار فى عام 2005/2004 ، أى أنها أنخفضت بين عام 2005/2004 ،2006/2005 بنسبة 7.4% ، وأرتفعت الصادرات من الأسمدة فى عام 2007/2006 إلى 306 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 255.8% عن عام 2003/2002 .
- **مصنوعات من حديد وصلب:** أرتفعت صادراتها من 155.1 إلى 471.3 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 203.9% وكانت قد إرتفعت فى عام 2004/ 2005 إلى 622.8 مليون دولار، أى أنها إنخفضت بين عامى 2005/2004 و 2006/2005 بنسبة 24.3% ، وفى عام 2007/2006 أرتفعت الصادرات منها إلى 642.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 314.2% عن عام 2003/2002 .
- **سجاد وأغطية أرضيات:** أرتفعت صادراتها من 62.5 إلى 107.7 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 72.3% ، وكانت قد أرتفعت إلى 110.8 مليون دولار فى عام 2005/2004 ، أى أنها إنخفضت بنسبة 2.8% بين عام 2005/2004 – 2006/2005 ، وفى عام 2007/2006 أرتفعت صادراتها إلى 124.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 99.2% عن عام 2003/2002 .
- **منسوجات قطنية:** أرتفعت صادراتها من 120.1 إلى 226.3 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 88.4% ، وكانت قد أرتفعت إلى 305.8 مليون دولار فى عام 2005/2004 أى أنها إنخفضت بين عامى 2005/2004 و 2006/2005 بنسبة 14% ، وفى عام 2007/2006 أرتفعت صادراتها إلى 258.9 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 115.5% عن عام 2003/2002 .
- **الملابس الجاهزة:** أرتفعت صادراتها من 218.3 إلى 350.5 مليون دولار عام 2005/2006 بنسبة زيادة قدرها 60.6% ، وكانت قد أرتفعت إلى 296.9 مليون دولار فى عام 2004/2005 أى أنها أرتفعت بين عامى 2005/2004 و 2006/2005 بنسبة 18.1% ، وفى عام 2007/2006 أرتفعت صادراتها إلى 453.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 107.8% عن عام 2003/2002، وهى السلعة الوحيدة فى هذه المجموعة التى تزداد صادراتها عاماً بعد عام
- **مصنوعات من ألومنيوم :** إنخفضت صادراتها من 147.6 مليون دولار فى عام 2002/2003 إلى 131.7 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 10.8% وكانت قد بلغت صادراتها فى عام 2005/2004 220.5 مليون دولار، أى أنها إنخفضت بنسبة 40.3% فيما بين 2005/2004، و2006/2005 ، وفى عام 2007/2006 إنخفضت صادراتها إلى 119.3 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 45.9% عن عام 2005/2004 .

البقية فى العدد القادم

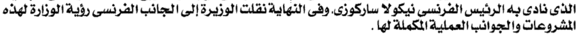
إزدهار التعاون المصرى الفرنسى



بقلم
عبد السلام السيد أحمد



تحرص مصر دائماً على الأرتقاء بمستوى علاقاتها مع كبرى الدول وتنشيط هذه العلاقات وتعميقها بجانب الإهتمام بفتح الأفاق الجديدة للتعاون فى مختلف المجالات الإقتصادية والتجارية والصناعية والسياحية والثقافية، وتعتبر فرنسا من أولى هذه الدول حيث كانت البداية فى الزيارة التى قامت بها السيدة عائشة عبد الهادى وزيرة القوى العاملة والهجرة إلى باريس حيث أجرت مباحثاتها مع كبار المسئولين الفرنسيين مؤكدة إمكانية التعاون فى إنشاء وكالة وطنية مصرية للتشغيل تقوم على أسس تنظيمية وإقتصادية حديثة ، وتتمتع بإستقلالية إدارية، وكذا إنشاء وتطوير مراكز تدريب وتأهيل المرشحين للهجرة والعمل بالخارج على نحو يتمشى مع إحتياجات أسواق العمل الفرنسية والخبرات المهنية المطلوبة، وإجراءات الحصول على التأشيرات، وإعادة المواطنين الذين لا تتوافر لهم تراخيص الإقامة القانونية، وتطرقت مباحثات الوزيرة أيضا إلى عدد من المشروعات العملية المطروحة من الجانب الفرنسى فى إطار مشروع الإتحاد المتوسطى الجديد



الذى نادى به الرئيس الفرنسى نيكولا ساركوزى. وفى النهاية نقلت الوزيرة إلى الجانب الفرنسى رؤية الوزارة لهذه المشروعات والجوانب العملية المكملة لها .

- مؤتمر صحفى لوزيرة فرنسا

تم بالقاهرة عقد مؤتمر صحفى أشرف عليه حسن بهنام مدير المكتب الصحفى الإقليمى لوكالة يوبيفرانس، وحضره فيليب كوست سفير فرنسا لدى مصر ولوران باد المستشار الإقتصادى الفرنسى، وقد أكدت أن مارى ايدرال وزيرة الدولة للتجارة الخارجية الفرنسية فى هذا المؤتمر على أن الهدف من زيارتها لمصر هو تشجيع توجيه الشركات الصغيرة والمتوسطة الفرنسية إلى السوق المصرية ولمزيد من التعرف على السوق المصرية ونشاطها ومؤشراتها خاصة بعدما أصبحت فرنسا المستثمر الأجنبى الأول فى مصر خلال عام 2007 حيث بلغت الصادرات الفرنسية إلى مصر 1.2 مليار يورو ، وأشارت إلى أهمية الدور الذى يلعبه المجلس الرئاسى المصرى الفرنسى الذى تم إنشاؤه عام 2006 برئاسة على موسى ويضم 40 عضواً من أصحاب الشركات فى البلدين.

- مجال الطاقة النووية

التقت الوزيرة الفرنسية بالدكتور حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة الذى أكد مجالات التعاون المشترك بين مصر وفرنسا ، وتفعيل المجالات القائمة بينهما فى مجال الطاقة، وحرص قطاع الكهرباء المصرى على التعاون مع فرنسا فى تنفيذ البرنامج النووى لتوليد الكهرباء باعتبار فرنسا من اكبر دول العالم أستغلالا للطاقة النووية لإنتاج الكهرباء، وتوافر الإمكانيات لديها والخبرات التى يمكن أن تساعد الجانب المصرى فى هذا المجال. وأكدت الوزيرة على أن فرنسا مهتمة بالقرار الذى إتخذته مصر لإستخدام الطاقة النووية لأغراض سلمية خاصة وأن العديد من المؤسسات الفرنسية التى تعمل فى هذا المجال ترغب فى المشاركة فى الدراسات التى تقوم بها مصر فى هذا المجال خاصة وأن فرنسا تتمتع بخبرة كبيرة ومتميزة فى هذا المجال بالإضافة إلى أنها تمتلك حوالى 58 مصنعاً لتوليد الكهرباء من الطاقة النووية .

- تنمية العلاقات الثنائية

بالنسبة لتنمية العلاقات الثنائية بين مصر وفرنسا فقد بحثت السيدة فايزة أبو النجا وزيرة التعاون الدولى مع أن مارى ايدرال سبل تنمية هذه العلاقات عن طريق المشروعات التى تم الأتفاق على تنفيذها وعلى رأسها إنشاء المرحلة الأولى من الخط الثالث لمترو الأنفاق بالقاهرة بقرض فرنسى يصل إلى 280 مليون يورو ، كما تمت مناقشة اتفاق مبادلة الديون الذى تم خلال زيارة الرئيس الفرنسى السابق جاك شيراك لمصر عام 2006 ، وكذا المقترحات الخاصة بفتح مجالات جديدة للتعاون بين البلدين خاصة فى مجال زراعة وتخزين القمح فى مصر بالتعاون مع رابطة الحبوب الفرنسية لإنشاء صومعة لتخزين الحبوب الفرنسية فى أحد الموانئ المطلة على البحر المتوسط هذا وقد سبق لوزارة التعاون الدولى المصرى أن نجحت العام الماضى فى إبرام اتفاق مع الجانب الفرنسى تم بموجبة فتح مكتب لوكالة التنمية الفرنسية التابعة للحكومة الفرنسية فى القاهرة حيث ساهمت هذه الوكالة فى تمويل المرحلة الثانية لمشروع التحكم فى التلوث الصناعى بقرض 40 مليون يورو، بجانب 25 مليون يورو كقرض أشتراكا مع البنك الدولى لمشروع رى غرب الدلتا.

- مجال الإستثمار

التقى الدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار بالسيدة مارى أيدرال ، وحضر اللقاء فيليب كوست السفير الفرنسى فى مصر وعدد من المسئولين الفرنسيين المعنيين لشئون العلاقات الدولية والإقتصادية والإستثمارية، ومن الجانب المصرى حضر المهندس عاصم رجب رئيس الهيئة العامة للإستثمار وأسامة صالح رئيس هيئة التمويل العقارى وعدد من كبار العاملين بوزارة الإستثمار، حيث إستعرض الوزير فى هذا اللقاء تطور العلاقات الإستثمارية المصرية الفرنسية، وموقف المشروعات الفرنسية القائمة فى مصر.

- آخر مجالات التعاون

كان آخر مجالات التعاون الفرنسى المصرى توقيع عقد بين الشركة الدولية للأرصاد الجوية الفرنسية والهيئة العامة للأرصاد الجوية المصرية بحضور الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى وأن مارى ادرال وزير الدولة لشئون التجارة الخارجية الفرنسية، ويتم بموجب هذا العقد تحديث وتطوير كل من شبكات محطات الرصد الجوى المختلفة العاملة بجمهورية مصر العربية، ونظم التنبؤات الجوية بالهيئة لتنمية قدراتها وخدماتها بكافة قطاعات الدولة وعلى وجه الخصوص تأمين الملاحة الجوية المصرية، وتبلغ قيمة هذا العقد 4850000 يورو يتم تمويلها من خلال البروتوكول المالى الموقع بين كل من حكومتى مصر وفرنسا.



توقيع عقد الأرصاد الجوية



إجتماع الجمعية العمومية لشعبة خدمات النقل الدولى بمقر الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية



عقد يوم السبت الموافق 2008/3/29 إجتماع الجمعية العمومية الخاص بشعبة خدمات النقل الدولى بمقر الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية فى تمام الساعة 12 ظهراً وبحضور السيد الأستاذ/ أحمد الوكيل رئيس الغرفة والسيد الأستاذ/ مصطفى عبد العزيز الأمين العام للغرفة وكل من السادة رئيس وأعضاء مجلس إدارة الشعبة كما حضره عدد كبير من الأعضاء.

وقد قام السيد رئيس الغرفة فى أول الإجتماع بإلقاء كلمة شكر للسادة رئيس وأعضاء الشعبة معبراً عن إمتنانه وشكره للمجهود المبذول من قبلهم فى خدمة الأعضاء وإثراء صناعة النقل الدولى على المستوى الإقليمى والدولى حيث أفاد أن الشعبة هى أنشط شعب الغرفة التجارية وقامت بالعديد من الإنجازات على المستوى المحلى والدولى ولاسيما نجاح الشعبة فى تأسيس الإتحاد العربى لمرحلى البضائع واللوجيستيات وتراجم الـ FIATA ومشروع مبارك – كول وتوجه سيادته بالشكر لأعضاء الشعبة ومجلس الإدارة وكذا المشاركة الفعلية فى دراسة القوانين والتشريعات المختلفة، كما عقب الأستاذ/ مصطفى عبد العزيز أمين عام الغرفة بإلقاء كلمة الترحيب بجميع الحاضرين.

ثم قام السيد اللواء/ مازن نديم رئيس مجلس الإدارة بإلقاء كلمة مجلس الإدارة وقام سيادته بإبلاغ الأعضاء عن مشروع تدريس دبلوم الـ FIATA بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنوجيا والنقل والبحرى إعتباراً من العام الدراسى المقبل . ثم قام السيد رئيس المجلس بإعطاء الكلمة للسيد السكرتير العام للشعبة المهندس/ مدحت القاضى وتفضل سيادته باستعراض التقرير السنوى عن عام 2007 ونشاط الشعبة واللجان المختلفة . وتلاها كلمة السيد الأستاذ/ عبد العال على عبد العال أمين الصندوق لأستعراض المركز المالى للشعبة وتفضل سيادته مشكوراً باستعراضه كاملاً أمام الأعضاء ولم يكن هناك أى تعليق من جانب السادة الحضور وتم إقراره وإعتماده من جانب الجمعية العمومية.

وقد قام الأعضاء بتوجيه الشكر لأعضاء مجلس الإدارة على المجهود الذى يقومون به والذى أدى إلى تعاظم كيان الشعبة

وقد أنتهى الإجتماع حوالى الساعة الثانية والنصف بعد الظهر.

أخبار ومحطات

إستكمال الطريق الساحلى

أعلن الدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار فى ملتقى الإستثمار فى ملتقى الإستثمار المصرى السودانى الذى عقد بالخرطوم – توجيهات الرئيس محمد حسنى مبارك للحكومة المصرية فى شأن إستكمال تنفيذ الطريق الساحلى بين مصر والسودان الذى يبلغ طوله 280كيلو متر ، والذى تم تنفيذ 140 كيلو متر من الجانب المصرى على أن يتم تسوية الأمور المالية بين الحكومة المصرية و السودان فى وقت لاحق.



برتوكول تعاون مشترك

تم توقيع برتوكول تعاون مشترك بين وزارتى النقل والتنمية الإدارية يستغرق تنفيذه 3 سنوات ويتكلف 5 ملايين جنيه، وذلك بغرض ميكنة العمل وتبسيط الإجراءات الإدارية، وإتاحة خدمات النقل الحكومية من خلال تطبيقات تكنولوجية موحدة تدعمها مالياً وزارة التنمية الإدارية، وقد صرح المهندس محمد منصور وزير النقل بأن هذا البرتوكول يهدف إلى ضمان جودة الأداء من خلال تنفيذ 4 مشروعات رئيسية تشمل مشروع ميكنة نظم الأداء، ومشروع تصميم وتنفيذ موقع إلكترونى وشبكة معلومات داخلية، ومشروع إدارة العلاقات مع المواطنين عن طريق بوابة الحكومة الإلكترونية، ومشروع التطوير المؤسسى لديوان عام الوزارة والخدمات التابعة لها.

ترانز مصر ودور وطنى لإعداد شباب الإسكندرية

شاركت شركة "ترانز مصر " بإمكاناتها المتكاملة وجهودها فى إتاحة الفرص الوظيفية أمام الشباب على سياق تفاعل ممثلى القطاع الخاص مع الجهات التعليمية فى سبيل تأهيل وتدريب الشباب الطموح ، وتوفير بيئة العمل الملائمة أمامهم الأمر الذى يمكنهم من تحقيق أهدافهم والوصول إلى تطلعاتهم ضمن شركات تتمتع بالريادة وتوفر الإستقرار الوظيفى.

من جهته قال الأستاذ حسنى العنتبلى رئيس مجلس إدارة شركة ترانز مصر أن هذه المشاركة تأتى إنسجاماً مع إستراتيجية الشركة فى تقديم حلول متكاملة ومتميزة لخدمة القطاعين الصناعى والتجارى فى مجال "الخدمات الملاحية واللوجستية" وضمن برامج مكثفة أعدتها الشركة فى سبيل تأهيل وتوظيف الشباب من خريجى الجامعات والمعاهد المتخصصة، والعمل على إستقطابهم وتوفير البرامج التدريبية المتقدمة لهم والتى تمكنهم من إكتساب الخبرات المهنية فى مختلف المجالات الإدارية والتسويقية والمالية والفنية ضمن هيكل الشركة فى مجال الملاحة والنقل الدولى البرى والجوى والخدمات اللوجيستية المتخصصة فى مجال نقل السوائل والكيماويات والزيوت والتى تعانى أساساً من قلة الكوادر المتخصصة فى هذا المجال.

وأضاف الأستاذ أحمد العنتبلى نائب رئيس الشركة والمدير العام أن برنامج تأهيل الشباب يعد مناسبة مهمة للإلتقاء مباشرة مع الراغبين بالعمل من الشباب واستقبال طلباتهم والتعرف على توجهاتهم المهنية والوظيفية وتعريفهم بالشركة ونشاطاتها والفرص المتاحة لديها، لافتا أن الشركة لمست إهتماماً بالغاً من قبل حديثى التخرج والعاملين فى القطاع الخاص للإلتحاق بالشركة على إعتبارها من الجهات الرائدة فى هذا القطاع الحيوى، مبدياً تقديره لجميع المساهمين فى هذا العمل الوطنى من العاملين بالشركة، والتى تنطلق من مسئوليتهم الإجتماعية وتواصلهم مع أبناء الوطن وأشار السيد محمد العنتبلى نائب رئيس مجلس إدارة الشركة أنه فى نهاية البرنامج يحصل المتدرب على شهادة حضور ومكافأة مالية فى حال عدم ضم المتدرب لمنظومة العمل بالشركة.

إتفاقية نيروبى الدولية لإزالة الحطام

تغطية / وجيه عرفة مصطفى

تم إصدار إتفاقية دولية جديدة لإزالة الحطام سميت "إتفاقية نيروبى الدولية لإزالة الحطام" سوف تقدم الإطار القانونى للدول لإزالة الحطام أو (التى أزالت بالفعل الحطام) الذى يشكل إنتكاسة لسلامة الأرواح والبضائع والملكيات فى البحار فضلاً عن البيئة البحرية.

وقد صدرت هذه الإتفاقية فى المؤتمر الدبلوماسى الذى عقد خلال الفترة من 14 إلى 18 مايو 2007 بمقر الأمم المتحدة فى نيروبى.

أضواء على الإتفاقية :

سوف تملأ الإتفاقية الفراغ الموجود فى الإطار القانونى الدولى وذلك بتوفير عدد من القواعد الدولية بهدف تأكيد وتشجيع إزالة الحطام الذى يقع فى البحر الإقليمى.

كما ستتضمن الإتفاقية عدة شروط إختيارية تمكن الدول الأطراف فى الإتفاقية من إستخدام هذه الأحكام فى بحرها الإقليمى.

وبالرغم من تزايد الكوارث البحرية بصورة درامية فى العقود الأخيرة لذا وجب تقديم الشكر الجزيل إلى جهود المنظمة البحرية الدولية وجهود الحكومات وصناعة النقل البحرى وذلك لترقية السلامة فى عمليات النقل البحرى.

وتقدر أعداد سفن الحطام المهجورة بحوالى 13000 سفينة فى العالم وأقرت التقارير الحديثة بمضاعفة هذا العدد مما يؤدى إلى المشاكل للدول الساحلية وصناعة النقل البحرى بصفة عامة ، وتمثل هذه المشكلات ثلاث مجالات:

1 – خطورة الحطام على الملاحة البحرية مما يهدد سلامة السفن والطاقم.
2 – طبيعة البضاعة الغارقة التى قد تسبب الأضرار للبيئة الساحلية.
3 – عدم إزالة البضائع والحطام يضاعف تكاليف البضائع والخدمات وهى تكلفة تحديد موقع الحطام الخطر وإزالته.

وقد تبنت الإتفاقية إيجاد حلول لهذه المشاكل أو غيرها.

أن الإتفاقية الجديدة تتضمن عدة قواعد لصالح الدول الساحلية لإزالة الحطام من مياهها الساحلية الذى يشكل خطورة على سلامة الملاحة أو البيئة الساحلية أو كلاهما ، والإتفاقية تلزم الملاك مالياً وتطالبهم بالتغطية التأمينية أو تقديم الدعم المالى لإزالة الحطام والأهم أنها تزود الدولة بحق الرجوع مباشرة على المؤمن.

وتغطى مواد الإتفاقية أهم العناصر الآتية:

– اعداد التقارير عن موقع السفن والحطام وكذلك تغطية الكوارث لأقرب دولة ساحلية وتحذير الملاحين والدول الساحلية عن الحطام وما يتم إتخاذه من إجراءات لتحديد موقع السفن والحطام .

– معايير لتسهيل إزالة الحطام بما فيها الحقوق والإلتزامات لإزالة السفن الخطرة والحطام وتفعيل هذه القواعد تجاه الملاك لتحقيق مسئوليتهم فى إزالة الحطام.

– تحديد مسئولية الملاك يتحمل تكلفة تحديد موقع وإزالة السفن والحطام كما تلزم الإتفاقية الملاك إبرام عقود تأمين أو أى نظام تمويلى آخر لتأمين الإلتزامات فى ظل الإتفاقية.

الدخول فى حيز النفاذ

تفتح هذه الأتفاقية للتوقيع إعتباراً من 2007/11/19 حتى 2008/11/18 وبعد ذلك ستكون جاهزة للتصديق عليها أو القبول أو الموافقة أو إيداع وثائق التصديق لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية وبذلك سوف تدخل حيز النفاذ بعد 12 شهر من تاريخ توقيع 10 دول عليها بدون تحفظ بهدف التصديق والقبول والموافقة أو إيداعهم وثائق تصديق للموافقة والإنضمام لدى الأمين العام.

وفى هذه المناسبة أصدرت المنظمة البحرية الدولية قرار تدعو الدول الأعضاء فى الإتفاقية المشار إليها وكذلك أعضاء المنظمة البحرية الدولية أو أى منظمات أخرى وصناعة النقل البحرى لتوفير التمويل على هيئة دعم للمنظمة فى مجال المساعدة التقنية للأنشطة المتعلقة بآلية تنفيذ هذه الإتفاقية.



المجلس الدولى الحكومى لمجتمع المعلومات

عقد المجلس الدولى الحكومى لمجتمع المعلومات "إيفاب" إجتماعه بمقر منظمة اليونسكو فى باريس حيث تم إنتخاب بولندا لرئاسة المجلس ومصر نائباً للرئيس، وقد شارك فى إجتماعات المجلس ممثلوا 40 دولة من دول العالم بالإضافة إلى ممثلى بعض الجمعيات الأهلية الدولية وشركات من الدول المعنية.

التعاون فى مجال تطوير قطاع التأمين

بحث الدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار مع السيدة مارجريت إنتوناكى أمين عام إتحاد التأمين اليونانى سبل التعاون مع الجانب اليونانى فى مجال تطوير قطاع التأمين والاستفادة من تجربة اليونان والإتحاد الأوروبى بشأن الارتقاء بقواعد الرقابة والأشراف على قطاع التأمين، وقد عرضت الخبيرة اليونانية التطورات التى يشهدها قطاع الخدمات المالية اليونانية وأهمية تحديث القواعد التشريعية والضوابط الرقابية لمواكبة هذا التطور السريع.

مركز التحكم بالقمر الصناعى المصرى

تم تدشين مركز التحكم بالقمر الصناعى المصرى الخاص بتصنيع وإطلاق قمرين جديدين هما "مصر سات 2" و" مصر سات 3" حيث سيتم إنجاز 60% من مجمل الأعمال اللازم تنفيذها بأيدى الخبراء المصريين، وقد حضر حفل التدشين الرئيس الأوكرانى فيكتور يوشينكو الذى أشاد بالدور المصرى فى إتمام وتنفيذ هذا المبنى خلال تسعة أشهر.

دراسة تمويل مشروعات البنية التحتية

يقوم بنك إيطالى يمتلك 80% من أسهم بنك الإسكندرية بدراسة تمويل عدد من مشروعات البنية التحتية فى مجال النقل (طرق وكبارى ونقل بحرى ونهرى)، وذلك أشتراكاً مع القطاع الخاص، وقد التقى المهندس محمد منصور مع رئيسى البنكين حيث صرح بأن تمويل هذه المشروعات تأتى من منطلق إقتناع البنك بجدية خطط الإصلاح الإقتصادى التى تتبناها الحكومة المصرية التى تم تدعيمها بمجموعة من الإجراءات التشريعية المحفزة لجميع المستثمرين الأجانب.

تنمية العلاقات مع جمهورية التشيك

التقى الرئيس فاسلاف كلاوس رئيس جمهورية التشيك مع أعضاء الغرفة التجارية بالإسكندرية بحضور اللواء عادل لبيب محافظ الإسكندرية ، حيث أكد إهتمام بلاده بتدعيم وتنمية العلاقات مع مصر فى جميع المجالات، ودعا رجال الأعمال بالبلدين إلى ضرورة تنمية التجارية والإقتصادية والإستثمارية، وقد أشار اللواء عادل لبيب إلى أن مناخ الإستثمار فى الإسكندرية يشهد إنتعاشاً كبيراً، وأن هناك فرصاً إستثمارية كبيرة يمكن أن يستفيد منها رأس المال التشيكى . هذا وقد تم إبرام 5 إتفاقيات هامة ستقوم جمهورية التشيك بتنفيذها بالإسكندرية.



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

سلامة الأرواح فى البحار والأمن البحرى

إجتمعت لجنة السلامة التابعة للمنظمة البحرية الدولية IMO فى أكتوبر 2007 لمناقشة مشاكل سلامة الأرواح فى البحار والأمن البحرى ، وتركّزت المناقشات على ثلاثة قضايا فنيّة علاوة على قضية القرصنة البحرية. وهذه القضايا هى:-

1 – البطء فى التصديق على القرارات التى تصدرها المنظمة لتنفيذها بالكامل من قبل حكومات الدول الأعضاء فى المنظمة ، وهو ما يقلّل الثقة فى المنظمة الدولية بينما أن الحلول العالمية للسلامة والأمن والبيئة كلها قضايا هامة وضرورية.

2 – أهمية تطّوع الدول الأعضاء فى المنظمة للقيام بأعمال الرقابة على تنفيذ القواعد الدولية للسلامة والأمن البحرى حول العالم، ويرى البعض أن هذا العمل التطوّعى يجب أن يكون إجبارياً.

3 – دراسة المقترحات لقواعد التحقيقات فى الكوارث والحوادث البحرية. وتمت الموافقة على ضرورة الإسراع فى وضع القواعد الجديدة حيث أننا نتعلّم من أخطائنا، وضرورة تقديم المساعدة للمحققّين فى الحوادث فى القيام بأعمالهم.

أما قضية القرصنة البحرية فقد فرضت نفسها على المجتمعين بعد إختطاف سفينة تجارية دانماركية تجاه سواحل الصومال وعليها طاقم من 5 أفراد والذين تم إحتجازهم من قبّل المختطفين لمدة ثلاثة أشهر . وكانت هذه الحادثة واحدة من بين عدّة حوادث قرصنة وسرقات مسلّحة تعرضت لها سفن تجارية حول العالم فى الأونة الأخيرة. هذا وقد أدّت الجهود والتعاون بين دول جنوب شرق آسيا فى ردع عمليات هجوم وسرقات مسلّحة لسفن فى خليج الملكال وخلجان ستغافورة، مما يُظهر أهمية تعاون دول العالم لتقليل مثل هذه الأحداث.

وهذا الوضع يجعل من الضرورى لجميع دول جنوب شرق آسيا أن تقبل تدخّل السفن والطائرات الحربية الأجنبية فى هذه العمليات ودخول تلك السفن والطائرات المياه الإقليمية إذا لزم الأمر لتمكينها من القيام بعمليات ضد القرصنة والسرقات المسلّحة أو الإشتباه فى أعمال من هذا النوع. كما طالبت اللجنة الحكومة الصومالية الموافقة على قيام الطائرات والسفن الحربية الأجنبية بحراسة السفن التجارية التى تنقل مواد برنامج الطعام الدولى إلى الصومال للأغراض الإنسانية، وذلك لمساعدة تلك السفن فى دخول الموانى الصومالية والخروج منها بسلامة.

كما أدخلت اللجنة بعض التعديلات على المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح فى البحار SOLAS وذلك بخصوص الإحتياطات الواجب إتخاذها قبل الشحن للسفن التى تحمل بضائع زيتيّة، وأخرى بشأن توفير خدمة الأقمار الصناعية لمساعدة النظام العالمى للإنذار والسلامة GMDSS وذلك بوضع المواصفات الفنية اللازمة لتلك الأقمار الصناعية، وكذا توفير إستعمال النظام العالمى للإنذار والسلامة بواسطة الهواتف المحمولة . كما أدخلت اللجنة تعديلات خاصة بشهادات الإلتزام بسلامة الأرواح للسفن المختلفة، وكذلك تعديلات فى كود الوقود الغير مشّع INF والنفايات المشعّة التى قد توجد فى بعض السفن. هذا وتقرر تنفيذ هذه التعديلات كلها فى موعد أقصاه أول يوليه سنة 2009.

إن تنفيذ المتطلبّات الخاصة لزيادة الأمن البحرى وفق ما ورد فى معاهدة سلامة الأرواح فى البحار SOLAS والكود الدولى للسلامة فى السفن والموانى ISPS يظل – هاماً، وقامت لجنة السلامة بإعتماد النشرات الإرشادية لهذا العمل وخاصة للسفن التى لا تشملها المعاهدة والكود المذكورين، وهى سفن النزهة وسفن الصيد والسفن التى لا تنقل ركاب، علماً بأن تلك السفن قد تتعرض لأعمال القرصنة أو أنها قد تشكّل تهديداً للسفن التى تقوم بتنفيذ المعاهدة والكود المذكورين. والإرشادات المعتمدة مطلوب تنفيذها فوراً وهى توضّح أفضل الممارسات للأطراف والإدارات البحرية لتوفير الأمن البحرى لجميع أنواع سفن نقل البضائع المختلفة.

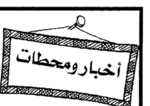
كما قامت لجنة السلامة بوضع قواعد للتوعية بسلامة الأرواح فى البحار، وهذه القواعد تشمل التدريب وأسلوب منح شهادات الأهليّة للعاملين فى البحر والقائمين بأعمال المناوبة STCW CODE ورفع مستويات العاملين فى البحر للقيام بالواجبات نحو تحقيق السلامة للأرواح فى البحار.

كما قامت اللجنة أيضاً بوضع مواصفات للبويات الواقية للأماكن الفارغة فى سفن الناقلات وناقلات الصب مثل صهاريج مياه الصابورة، وكذلك المواصفات الواجبة فى بناء السفن والأجهزة الواجب توافرها فيها لمراعاة سلامة الأرواح للعاملين عليها وتفادى المخاطر وجعل هذه المواصفات بصفة جبرية لجميع أنواع السفن.

كما قامت اللجنة كذلك بدراسة إقتراح بإنشاء وتشغيل مركز خدمة للمعلومات الدولية LRIT Long-range IDENTIFICATION + Traring Center فى لندن لتتّبع السفن التى تسير فى رحلات بحرية بعيدة حتى 1000 ميل بحرى من الشواطئ، وما يلزم لهذا المركز من نظام للأقمار الصناعية، على أن يقوم المركز بنشر المعلومات حول العالم عن تلك السفن وخاصة سفن نقل الركاب وسفن نقل البضائع المختلفة حمولة 300 طن فأكثر وكذا وحدات الحفر البحرى لإستخراج البترول. على أن تختص هذه الخدمة للسفن التابعة للدول الأعضاء فى المنظمة البحرية الدولية IMO فقط.

والغرض من هذا المركز LRIT هو ضمان سلامة الأرواح فى البحار والأمن البحرى وتوجيه أعمال البحث والإنقاذ وأعمال حماية البيئة البحرية. وهذا يستلزم أن تقوم جميع الدول بإعطاء المركز البيانات اللازمة عن موقع السفن التابعة لها وكذا موعد إستلام إشارات الإستغاثة منها فى حالة طلب ذلك.

وأخيراً، فقد ناقشت لجنة السلامة إقتراحاً بفرض قواعد معاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم فى البحر على جميع دول العالم. وهذه القواعد تطالب الدول بالمسئولية عن أعمال البحث والإنقاذ فى مناطق نفوذها، وأن عليها توفير أماكن آمنة للأفراد الذين يتم إنقاذهم فى البحر، ولاسيّما أن المستلزمات القانونية فى معاهدة Solas SAR ومعاهدة (Serarch + Rescue) لم تأتى بالنتائج المرجّوة حتى الآن. وبالتالى فإن الأمر يستوجب وضع قواعد قانونية أكثر أمناً وفعالية يضمن قيام جميع الحكومات بمسئولياتها فى هذا الواجب بإعتباره عملاً إنسانياً وأدبياً وأخلاقياً تجاه الأشخاص الذين يتم إنقاذهم فى البحر من جميع الجنسيات وعدم تعريض حياتهم للموت حتى ولو كانوا مهاجرين غير شرعيين أو مهرّبين أوغيرهم.



سيارة المستقبل

يترأس الدكتور بيل ميتشل أستاذ العمارة فى معهد ما ساتشوستس للتكنولوجيا مشروع مركبة المستقبل التى سيتم تصنيعها فى الربيع القادم، وهى سيارة مجهزة إلكترونيا للسير بدون سائق وعند وصولها لوجهتها تبدأ أجهزة الكمبيوتر فى البحث عن مكان لإنتظارها خلف سيارات أخرى بعد أن تطوى السيارة نفسها للنصف تقريبا، ومن المتوقع أن تحل هذه السيارة مشاكل إنتظار السيارات فى الشوارع.

إيطاليا أهم الدول المستوردة من مصر

أوضحت الإحصاءات الصادرة من معهد الإحصاء الإيطالى أن الصادرات المصرية غير البترولية إلى إيطاليا حققت زيادة كبيرة خلال عام 2007 بنسبة 11.4% حيث بلغت 1.036 مليار يورو مقابل 930.5 مليون يورو عام 2006 ، وبذلك تحتل إيطاليا المركز الأول كأهم الدول المستوردة من مصر على مستوى العالم فى مجال السلع والمنتجات غير البترولية ، وذلك بعدما وصل حجم التبادل التجارى بين البلدين خلال عام 2007 حوالى 3.97 مليار يورو مقابل 3.7 مليار يورو خلال عام 2006 بزيادة بلغت قيمتها 262.1 مليون يورو بنسبة 7%.

اللجنة العليا المصرية اليمنية

يتم عقد الدورة السابعة للجنة العليا المصرية اليمنية المشتركة بالقاهرة يومى 11و12 يونيو القادم برئاسة الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء ونظيره اليمنى الدكتور على محمد مجور ، وبمشاركة عدد كبير من الوزراء والمسئولين من الجانبين، وسيسبق هذه الدورة إجتماعات على مستوى كبار الموظفين واللجنة الوزارية التحضيرية لمناقشة جدول الأعمال ومشاريع الإتفاقيات التى سيتم توقيعها.

منتدى الأعمال المصرى اليونانى

عقد بالقاهرة منتدى الأعمال الأول المصرى اليونانى حيث شهده أكثر من 300 رجل أعمال مصرى ويونانى حضره باتروس روكاس نائب وزير التجارة الخارجية اليونانية ، وقد أكد المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة فى كلمته أمام المنتدى أن زيارة الرئيس مبارك لليونان فى ديسمبر الماضى أرست أساسً قوياً لعلاقات أعمق بين الأوساط الإقتصادية بين مصر واليونان، ومهدت لعصر جديد من الفرص التجارية والإستثمارية بين الشركات فى البلدين، فقد بلغت الزيادة المستمرة فى حجم التجارة بين البلدين 325 مليون يورو عام 2007 بزيادة 11% عن العام السابق، كما أن الإستثمارات اليونانية فى مصر بلغت فى نفس العام 168 مليون دولار.

مجالات الإستثمار بين مصر والسودان

وقع الدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار مع كوستى ماتيبى وزير الإستثمار السودانى إتفاقية لدعم وتوسيع مجالات الإستثمار بين مصر والسودان حيث تم تحديد 9 مجالات للإستثمار شملت القطاع الزراعى والثرة الحيوانية والتصنيع الزراعى والسياحة والنقل النهرى والبيئة الأساسية والطاقة والتعدين وكذلك النشاط المرتبط بالقطاع المالى غير المصرفى وتكنولوجيا المعلومات، وذلك بناء على أولويات فرضتها المنافسة والميزة النسبية فى كلا البلدين.

أخبار من فوق السحاب

شركة طيران جديدة

صرح الشيخ أحمد بن سعيد آل مكتوم الرئيس الأعلى لطيران الإمارات بأن حكومة دبى قررت إنشاء شركة للطيران منخفض التكاليف على أن تتبع شركة طيران الإمارات وستقوم الشركة الجديدة بتأجير طائرات ذات ممر واحد، وتبدأ رحلاتها خلال عام لجذب أكبر عدد من السياح.

مطار جديد بطابا

تمت الموافقة على إنشاء مطار على الطريق بين دهب ونويبع لخدمة السياحة بطابا، وقد صرح هانى متولى محافظ جنوب سيناء بأنه تم تخصيص 9 كيلو مترات مربعة لإقامة هذا المطار التى تتكلف مرحلته الأولى 100 مليون جنيه، ومن المتوقع أن يحدث تطوراً عالمياً إلى جانب مطار طابا الحالى، وترويج السياحة لحوالى 63 مشروعاً سياحياً تبلغ طاقتها الفندقية 10 ألاف سرير.

معرض "أفيكسى" 2008

تعتزم وزارة الطيران المدنى برئاسة الفريق أحمد شفيق وزير الطيران وطبقاً لما هو مخطط إقامة معرض "أفيكس 2008" فى ميناء شرم الشيخ الجوى وذلك خلال شهر نوفمبر القادم.

الإستعداد لتشغيل مبنى الركاب رقم 3

تشغيل الأسواق الحرة: فازت شركة مصر للطيران والسياحة والأسواق الحرة بعقد تشغيل الأسواق الحرة فى مبنى الركاب رقم 3، وقد أستعدت الشركة لذلك بمجرد إفتتاح المبنى رسمياً، وقد تم تخصيص حوالى 3900 متراً بإيجار سنوى 21 مليون دولار يتم تسديده لشركة ميناء القاهرة.

تطوير الخدمات الأرضية: تم تطوير أسطول شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية وتحديث معداته التى تبلغ 1300 معدة يقوم بتشغيلها 4500 من الكوادر البشرية المدربة على أعلى مستوى.

أكبر وحدة تموين: أنتهت شركة مصر للطيران للخدمات الجوية من الدراسات الخاصة بإنشاء أكبر وحدة تموين فى الشرق الأوسط بمبنى الركاب رقم 3 الذى سيتم افتتاحه فى أخر العام الجارى، وتقوم هذه الوحدة بخدمة جميع الرحلات بأعلى مستويات الجودة وبأحدث الأجهزة والمعدات.

مطار الدوحة الجديد

أرتفعت تكلفة بناء مطار الدوحة الجديد من 5 مليارات دولار إلى 9 مليارات ، ويبدأ المطار العمل والتشغيل عام 2010 بقدرة إستيعابية تصل إلى 24 مليون مسافر سنوياً.

زيادة رحلات مصر للطيران

قررت شركة مصر للطيران زيادة رحلاتها خلال الموسم الصيفى إلى 415 رحلة خارجية أسبوعية بدلا من 349 رحلة، وقد صرح محمد فرحات مدير إدارة إقتصاديات تشغيل الخطوط بأن الموسم الصيفى الحالى يشهد زيادة فى عدد الرحلات إلى منطقة الشرق الأوسط بنسبة 15% وأوروبا بزيادة 23%.

رؤية شخصية .. وليست رؤية مصرية

– قرأت فى مجلة إنترناشيونال عدد إبريل لسنة 2008 م، مقالة بعنوان رؤية مصرية وصاحبة المقالة "ولاء حمزة"

– وأختلفت مع ما جاء فى المقال، فتسمية رؤية مصرية تدل على أن ما يكتب هو رأى جموع شعب مصر، وهذا غير حقيقى إذ أن ما يكتب ينسب لصاحبه فقط.

– وأرد على أجزاء من المقالة:

* الملك يذهب من قصر المنتزة إلى قصر رأس التين ليكون بجوار حرسه وقواته ، هل هذا غريب مع وجود تمرد من ضباط؟

* وحذارى فالإجابة هنا خطيرة كان النظام الشرعى الملكية، وكان الضباط متمردين فى تلك الأيام، وقد آل إليهم الحكم بعد ذلك، ولو لم يحدث لكانوا أمام المحاكم متهمين. ومن هنا فإن قانون العقوبات المصرى عاقب على محاولة قلب نظام الحكم ، ولم يعاقب على قلب هذا النظام لأنه لو إنقلب لصار من قلبه هو الحاكم.

* تشير المقالة إلى حرص الملك على عدم حدوث قتال بين المصريين، وعفواً لو كان هذا فقط فى تاريخ الملك لكان يكفيه فخراً، ليس قولى دفاعاً عن الملك وإنما عن الحقيقة الغائبة.

* الإنذار الموجه إلى الملك لم يصل إليه، وثابت هذا وغيره لمن يقرأ كتاب أمير البحر والملك.

* على ماهر .. وإبلاغه للملك بأن الشعب ثائر والجيش متحفز، أرى أن المرحوم على ماهر لا يخلو من غرض فى هذا ، وها هو الملك فى 24 يوليو سنة 1952 م ، يكلفه بتشكيل الوزارة لاحظوا يا سادة التاريخ.

* إتخذ فاروق قرار المغادرة، وتم توديعه خير توديع ولم يكن غريباً أن يكون متأثراً أو حتى باكياً، والحق أنه أى الملك فاروق التقى بقائد يخته المحروسة الأمير بحر وفتى جلال علوبة وقال له عن محمد نجيب، مسكين هذا الرجل فإنه كمن يمسك بذيل نمر سرعان ما ينقض عليه وسوف ترى ...

* وعفواً ألم نرى كلنا ماذا حدث لمحمد نجيب، سجن ، وإعتقال، وقال هو عنه فى مذكراته " كنت رئيساً لمصر تعف الحيوانات عن فعل ما حدث له من ...

* وعفواً فالمسألة رؤية شخصية

محمد بدر



تغطية/ محمد صابر

المنتدى العربى الدولى لصناعة النقل البحرى
شراكة صناعة النقل البحرى مع التعليم والتدريب

تظل صناعة النقل البحرى وإعداد كوادرها البشرية من العوامل الهامة عالمياً وتحديثها وتطويرها يعد ركيزة الدول المتقدمة. هذا ما دعا الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، كلية النقل البحرى والتكنولوجيا تحت رعاية معالى وزير النقل المهندس/ محمد منصور بعقد المنتدى العربى الدولى لصناعة النقل البحرى، شراكة صناعة النقل البحرى مع التعليم والتدريب فى الفترة من 30 مارس إلى 1 إبريل 2008 بفندق الفور سيزون – سان ستيفانو – الإسكندرية.

– هذا وقد أقيم المنتدى العربى الدولى للتعليم والتدريب وصناعة النقل البحرى لتلبية إحتياجات السوق العربى والدولى من الكوادر البشرية وإعدادها للعمل فى قطاع النقل البحرى وتطقيم السفن، وكان للمنتدى كثير من الأهداف أهمها وضع خطط إستراتيچية لتعظيم التعاون على المستويين العربى والدولى بين المهتمين بصناعة النقل البحرى والتعليم والتدريب.

– التنسيق بين كافة الأطراف البحرية للمواكبة المستمرة لسوق العمل وتوثيق الروابط بين مؤسسات ومنظمات وشركات وهيئات ومعاهد وكليات بحرية .

– إيجاد مسارات تعليمية جديدة مع إعداد الكوادر البحرية لكى تتوافق مع سوق العمل البحرى .

– تبادل الخبرات العملية بين أعضاء المنتدى.

– إنشاء قاعدة بيانات إلكترونية لطلبة وخريجين الدراسات البحرية والهندسية المميزين علمياً وسلوكياً بالإضافة إلى الشركات الملاحية الكبرى لتحقيق إلتقاء العرض والطلب للتدريب والعمل على السفن.

هذا وقد صرح اللواء/ هشام السرساوى رئيس قطاع النقل البحرى موضحاً أن جمهورية مصر العربية تهتم إهتماماً بالغاً بالعنصر البشرى حيث إنه من العناصر الفاعلة والأساسية لذلك أنضمت جمهورية مصر العربية مع منظمتين عالميتين IMO و ILO ونفخر بوجود الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى هذا الصرح العالمى الذى يمتد آثاره إلى العالم أجمع إقليمياً ودولياً وكذا تم إنشاء المعهد الإقليمى للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى ودوره الفعال والمؤثر، هذا بجانب المنظمة البحرية العالمية ودورها من التطوير والتحديث وتأكيد جودة التعليم والنقل البحرى من ضباط ومهندسين وكودار بشرية مؤهلة ومدربة مع تفعيل دور الأكاديمية وأخيرا تم إنشاء موقع على الإنترنت بهدف الدعم والإرشاد مع إنشاء بنك معلومات للنقل البحرى لمواكبة الإتجاه العالمى.

– وأعلن بعدها الدكتور/ جمال مختار رئيس الأكاديمية البحرية بتقديم كافة الشكر والعرفان لمجموعة فيكتور جروب التى تفهمت تماماً أهمية العنصر البشرى فى صناعة النقل البحرى حيث قدموا فكر جديد يواكب فرص جديدة لواحدة من أخطر الصناعات وهى صناعة النقل البحرى، حيث إنها من الصناعات الدولية فى حين أن هناك دولاً كثيرة غيرت الوضع الحالى وبدأت الهند والفلبين وغيرها من الدول تدخل فى صناعة النقل البحرى بشكل مؤثر ومن هنا يجب أن نعد أنفسنا إعداداً كاملاً لبناء مستقبل أفضل وأن يكون لنا دوراً ووجوداً فى عصر العولمة و الإنفتاح.

ومن هذا الصرح الذى بدأت منه ومنذ أرتباطى بهذا المجال وحتى الآن تغيرت أشياء كثيرة فى صناعة النقل البحرى حيث تم إخضاع العمل الدولى إلى مقاييس دولية . وبادرت الأكاديمية ومنذ نشأتها بوضع فكر حديث مع التطوير المستمر بإعتبارها أول مؤسسة جمعت كل ما كان له أثر فى النقل البحرى وأصبح لدينا أكبر مصنع بشرى فى العالم.

وبين الدكتور/ جمال غلوش عميد كلية النقل البحرى أهمية التركيز على العنصر البشرى فى التعليم والتدريب حيث أنه الركيزة الأساسية وإعداده إعداداً كاملاً من الأمور الواجبة ليواكب السوق الملاحى العالمى حيث إن كثير من الدول الأوروبية الآن تشعر بالعجز فى العمالة البحرية وهناك بعض الضباط والمهندسين لم يلتحقوا بعد لسوق العمل وهذا يرجع لبعض العوامل وهى عدم تدريبهم أو عدم كفاءتهم أو عدم اتجاههم للشركات الكبرى ونحن هنا نؤكد على دعوة ودعم الأكاديمية لهذا المنتدى وحث غلوش أطراف صناعة النقل البحرى التى تدعم وتساهم المنتدى بوضع خطط إستراتيچية مع التطوير والتحديث فى الأساليب العملية وطرح المقترحات البناءة لمواكبة سوق العمل، هذا أيضاً بالإضافة إلى ورش العمل التى شاركت فيها كافة الأعضاء والأطراف وعرض المشاكل الملحة والهامة التى سعينا إلى حلها مع تحمل كافة القضايا الأخرى.

وبعدها تم عرض ورش العمل : ورشة عمل (1)

"شراكة صناعة النقل البحرى فى وضع معايير جودة التعليم والتدريب"

– إحتياجات سوق النقل من مسارات تعليمية وتدريبية جديدة وتحديث المسارات التعليمية الحالية لتتوافق مع سوق العمل البحرى.

– سبل إنشاء مكاتب إتصال لمندوبى أعضاء المنتدى تهتم بالمتابعة الدورية للعملية التعليمية والطلبة الموفدين وتفعيل المقترحات والمتطلبات.

– مناقشة مستويات التعليم والتدريب الواجب تنفيذها وأسلوب المتابعة والتقييم – دور المعاهد البحرية فى تنفيذ مستويات التدريب والتأهيل أثناء فترة الخدمة البحرية ومتابعة الخريجين أثناء العمل.

– سبل دعم عملية التدريب العملى بالسفن من جانب أعضاء المنتدى.

ورشة عمل (٢)" التعاون المستقبلى بين النقل البحرى والتعليم والتدريب"

– إنشاء قاعدة بيانات إلكترونية تحتوى على بيانات شاملة عن الطلبة والضباط والمهندسين البحريين ومتطلبات الشركات والمؤسسات لتحقيق توافق العرض والطلب– إنشاء قاعدة بيانات خاصة بالدورات والمسارات التعليمية ومتطلبات التأهيل للحصول على الشهادات البحرية وأحدث تكنولوچيا صناعة النقل البحرى .

– استعراض الأهداف العامة والخاصة لمقترح إنشاء المنتدى العربى الدولى للتعليم والتدريب وصناعة النقل البحرى.

– إستعراض الشكل الإدارى والفنى والقانونى وكيفية تفعليه لتحقيق الآمال المرجوة من إنشائه

وأختتم المؤتمر بالجلسة الختامية وإعلان توصيات المنتدى لتحقيق الآتى:

1 – توثيق الصلات بين المؤسسات المتخصصة بالنقل البحرى والمنظمات البحرية ووكالاتها.

2 – تحقيق مستويات متقدمة للتدريب فى جميع مجالات صناعة النقل البحرى والصناعات ذات الصلة.

3 – نشر الوعى التعليمى وتوفير أحدث المعلومات والإحصاءات الفنية الخاصة بمجالات النقل البحرى المختلفة عن طريق عقد المؤتمرات والندوات والمحاضرات العلمية.

4 – إجراء الأبحاث وإعداد دراسات الجدوى الإقتصادية للمشاريع المزمع إقامتها.

5 – توفير أحدث المعلومات والإحصاءات الفنية والإقتصادية والتجارية العربية والعالمية وذلك بالنسبة لعناصر سوق النقل البحرى المختلفة.

* قيام الأكاديمية بوضع برامج للتدريب والتأهيل وتوفير مسارات تعليمية متخصصة لرفع كفاءة العاملين فى مجال النقل البحرى وتقديم المؤازرة والعون فى تنفيذ تلك البرامج.

* توفير نظام متطور للمعلومات والتوثيق يحقق الأتصال الدائم بين أعضاء المنتدى ويحتوى على البيانات الأساسية لأعضاء المنتدى يتفرع منها قواعد بيانات متخصصة كل فى تخصصه.

* إنشاء قاعدة بيانات إلكترونية تحتوى على بيانات شاملة وحديثة عن الطلبة والضباط والمهندسين البحريين ومتطلبات الشركات والمؤسسات لتحقيق توافق العرض والطلب.

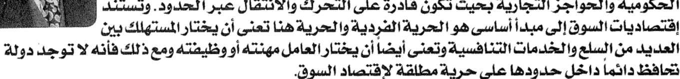
* إنشاء قاعدة بيانات على شبكة المعلومات الدولية خاصة بالدورات المختلفة ومواعيد إنعقادها وتكلفتها وكيفية التسجيل بها والمسارات التعليمية المختلفة ومتطلبات التأهيل للحصول على الشهادات البحرية.

* تقدم الشركات فرص تدريب العملى على سفنها لطلبة أعضاء هيئة التدريس بكلية النقل البحرى والتعاهد البحرية للتعرف على أحدث ما توصلت إليه تقنية صناعة النقل البحرى ولتحقيق الربط بين الدراسة العملية والحياة العملية.

جانب مع السادة الحضور

ماذا تعرف عن إقتصاديات السوق؟؟

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى



إن مفهوم اقتصاد السوق أو إقتصاد السوق الحر هو النظام الإقتصادى الذى يتم فيه توزيع السلع والخدمات من خلال آليات السوق الحر فى نظام حر للأسعار - بدلاً من قيام الحكومة بذلك فى الإقتصاد الشمولى. وفى ظل إقتصاد السوق يتم توزيع الموارد أستناداً على تفاعل قوى السوق وهى : العرض والطلب والأسعار ، ولإمكان إعتبار السوق أنه إقتصاد سوق حر حقيقى، فأن العناصر الأساسية المتمثلة فى العمل وهى السلع والخدمات ورأس المال - يجب أن تكون متحررة من القيود الحكومية والحواجز التجارية بحيث تكون قادرة على التحرك والانتقال عبر الحدود. وتستند إقتصاديات السوق إلى مبدأ أساسى هو الحرية الفردية والحرية هنا تعنى أن يختار المستهلك بين العديد من السلع والخدمات التنافسية وتعنى أيضاً أن يختار العامل مهنته أو وظيفته ومع ذلك فأنه لا توجد دولة تحافظ دائماً داخل حدودها على حرية مطلقة لإقتصاد السوق.

وإن مفهوم إقتصاد السوق الحر لا يستخدم تماماً بالمعنى الحقيقى، كما أن إقتصاديات السوق لا تقدم حلولا سحرية فى مواجهة الكثير من العقبات والمشكلات التى يصعب حلها من خلال نظام الأسواق الخاصة حيث تمارس الحكومات دوراً حيوياً للمساهمة والمساعدة فى تذليل الكثير من المشاكل والعقبات فى هذا المجال.

وبالمقارنة مع أوجه القصور ونقص الكفاءة التى تلازم الإقتصاديات الشمولية التى تدار من قبل الحكومات - فأن نظام إقتصاد السوق الحر يتيح فرصاً واسعة للنمو الإقتصادى والتقدم التكنولوجى وبناء قدرات وخبرات عالية المستوى فى مختلف مجالات الإقتصاد الوطنى.

ومع ذلك فأن إقتصاديات السوق لا تخلو من حالات عدم الأنصاف وإساءة أستغلال بعض الأمور التى تتسم بالخطورة وعند ذلك تتطلب الأمور تفعيل الدور الرقابى على الأسواق وحماية المنافسة ومنع الممارسات الإحتكارية.

وفى إطار مفهوم إقتصاديات السوق حيث يعمل النظام الإقتصادى من خلال آليات السوق الحر فى نظام حر للأسعار. وعند بلوغ الإقتصاد ذروة نشاطه الإنتاجى عادة ما تظهر ظاهرة غلاء الأسعار، عندما يقل إجمالى العروض من السلع والخدمات عن تلبية إجمالى الطلب عليها فى السوق ، عندئذ يجب على الدولة أن تتحرك بإستخدام السياسات الإقتصادية بأسرع وقت لمواجهة هذه الظاهرة قبل أن يتحول التضخم إلى حلقة مفرغة من الأرتفاع فى الأسعار والأجور والذى يؤثر بالتالى على أرتفاع تكاليف الإنتاج مما ينعكس على المنافسة التى هى ركن أساسى من أركان إقتصاد السوق وعنصر فاعل لضمان إستمرارية هذا النظام الإقتصادى وتؤكد أدبيات تعلم الإقتصاد على أهمية دور الدولة فى إقتصاديات السوق ومن المهم إنتهاج سياسة حاكمة لحماية المنافسة ومنع الممارسات الإحتكارية.

ومن المهم أن نؤكد أن حرية الأسواق لا تعنى الفوضى فى الأداء أو غياب دور الحكومة ولكن يعنى أن أى حكومة يجب أن يكون لها دور أكبر ومحدد للحفاظ على أستقرار العمالة وكبح جماح التضخم بحماية المنافسة وحماية المستهلك ومنع الإحتكار وأن تضع القواعد والأحكام الأساسية للسوق والمحافظة على تطبيقها طبقاً لنظام التحكيم لتسوية المنازعات بمعنى أن دور الحكومة فى إقتصاد السوق هو تحسين وظائف السوق وأن يكون تدخلها لصالح تفعيل قوى السوق (العرض) والطلب والأسعار ويهمنا هنا أن نتناول أهمية تدخل الحكومة فى إقتصاد السوق وحماية المنافسة ومنع الممارسات الإحتكارية وحماية المستهلك.

وهنا لابد أن نشير إلى ضرورة حماية المنتج المحلى ففى الإقتصاديات العالمية يجب إتخاذ إجراءات ووسائل عديدة لحماية المنتج المحلى وحماية الصناعة من إغراق السوق المحلى بالسلع والخدمات التى قد تؤدى إلى غلق صناعات ونشاطات ومنشآت كثيرة ناشئة لم تصل بعد إلى مستوى الكفاءة الإنتاجية التى تمكنها من المنافسة .

وعندما تتجه الدولة إلى حماية المنتج المحلى فانه يجب عليها أن تسعى وبدأب للأرتقاء بمستوى الإنتاجية والكفاءة الإنتاجية إلى المستويات العالمية من الإنتاج وعندما يتسنى تحقيق رفع معدلات الإنتاج على المستوى الكلى والقطاعى فأن ذلك يساعد كثيراً فى إمكان التخفيف من إجراءات حماية المنتج المحلى - بمعنى أن حماية المنتج المحلى تتم لفترة إنتقالية مشروطة بتحسين الإنتاجية الحقيقية للإقتصاد الوطنى وإنتاجية العمالة.

وفى معظم الأحيان فأن الكفاءة الإنتاجية يصاحبها دائماً تخفيض تكلفة الإنتاج وجودة نوعية المنتج وتحسن مستوى تنافسية المنتج فى الأسواق الداخلية والخارجية وزيادة وتحسين نوعية الصادرات من السلع والخدمات ومزيداً من الإستثمار الإنتاجى والخدمى وإضافة المزيد من الطاقات الإنتاجية والخدمية ولكن من المهم أن نسأل كيف السبيل إلى تحسين الإنتاجية والإرتقاء بها - فنقول أن قضايا الإنتاجية تتطلب مدخلات أساسية تتركز أهمها فى توفر مستويات مهارية عالية الخبرة من العمالة على مختلف نوعياتها تعمل على تحديث وتطوير طرق التصنيع وإستخدام الفن الصناعى المستحدث وإمتلاك التقنيات رفيعة المستوى فى قطاعات الإنتاج والخدمات، وكل ذلك يستلزم خططاً واقعية تتصف بالشمولية والتكامل مع توافر مصادر التمويل اللازمة وأن إستخدام التقنيات المتقدمة فى عمليات إنتاج السلع والخدمات فى الإقتصاديات الناهضة الرئيسية مثل كوريا والصين وماليزيا والهند - مما أدى إلى تحقيق مستويات عالية الإنتاجية وتكاليف العمل منخفضة فى بعض الإقتصاديات كما فى الصين والهند وهذا يفسر المنافسة المتزايدة التى يواجهها المنتجون المحليون للمنتجات الصناعية والخدمات وفى ظل التوجهات العالمية المتزايدة نحو إقتصاد السوق وتحرير التجارة العالمية والدور المتزايد للقطاع الخاص - أزدادت أهمية تنظيم التوازن الإقتصادى العام فى أى دولة عبر السياسات الإقتصادية الكلية.

إن تكامل السياسات الإقتصادية فى إطار إستراتيجية شاملة تتضمن سياسات هيكلية والأبعاد المؤسسية ودور أى حكومة المساعد والمشجع الذى تضمن تسهيلات إستراتيجية النمو ، كل هذا يشكل مدخلات أساسية لتحقيق نمو عال مستدام على المدى الطويل.

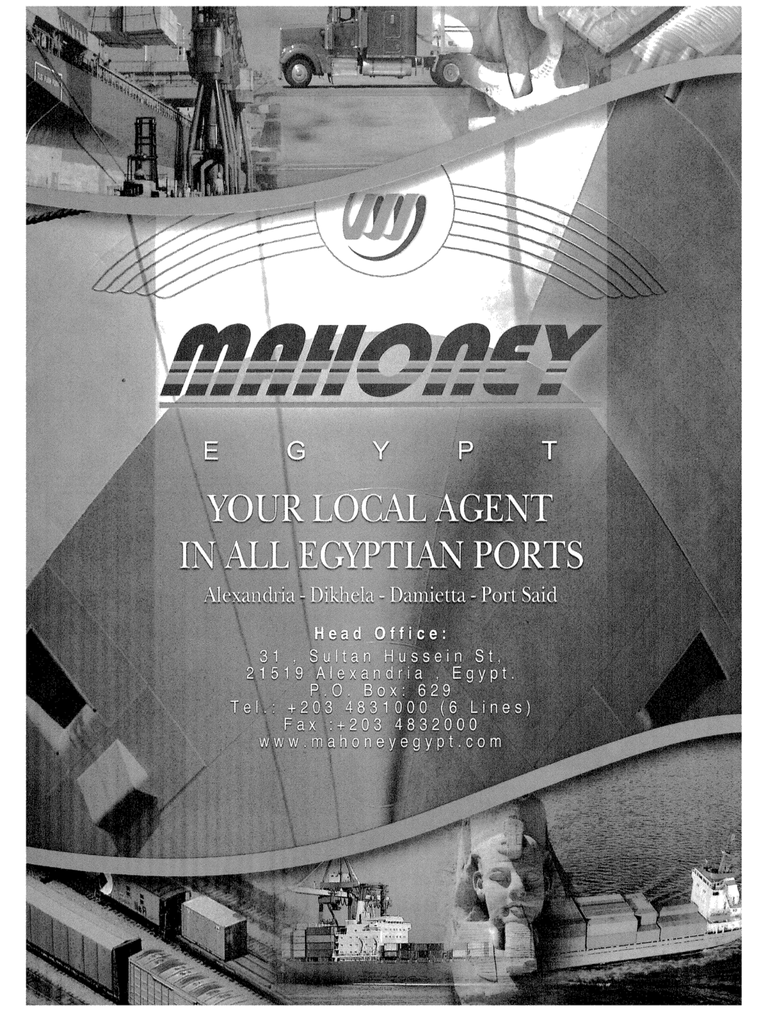
وتحسباً لمواجهة التطورات والأحداث والصدام غير المتوقع تعمل الحكومات النابهة على ضبط الأوضاع الإقتصادية من خلال إجراء تغيير فى السياسات والتى تؤدى إلى تحقيق أستقرار الإقتصاد . وأن نجاح ضبط الأوضاع الإقتصادية هام جداً للمحافظة على الإستقرار وإستمرارية النمو . وتتم إدارة الإقتصاد الكلى فى هذا الإطار من خلال السياستين المالية والنقدية.

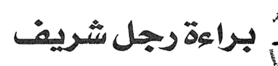
وتتركز أهداف السياسة الإقتصادية فى تحقيق التنمية وتحسين معدلات نمو الناتج المحلى الإجمالى وخفض معدلات البطالة وتحسين معدلات التوظيف وأستقرار المستوى العام للأسعار والوصول بمعدلات التضخم إلى أدنى مستوياتها نسبياً وعلى إستقرار سعر الصرف والمحافظة على أستقرار القوة الشرائية للعملة الوطنية وتأمين إحتياجات المواطنين الأساسية .ومساهمة النمو فى تخفيض معدل الفقر وتحقيق العدالة فى توزيع الدخل والثروة

وعلى الرغم من وجود العديد من السياسات الإقتصادية التى يمكن إستخدامها للتأثير على النشاط الإقتصادى ألا أن أهمها السياسات المالية والسياسات النقدية ومن بين هذه السياسات أيضاً السياسات التجارية والسياسات المالية مع السياسات النقدية هما أدوات الإقتصاد الكلى وتستخدم الحكومات هاتين السياستين فى توليفات مختلفة لإدارة وتحقيق الأهداف الإقتصادية .

الا أننى يجب أن أنوه هنا إلى ظاهرة خطيرة وهى ظاهرة الاحتكار حيث تؤدى إلى توحش المحتكرين وإلى زيادة موجات التضخم ومن الواجب على أى دولة الضرب على أيدى المحتكرين لأن المحتكر يؤدى إلى ضرب إقتصاديات السوق فى مقتل - إذ أنه سيجعل من قوى السوق وهى العرض والطلب والأسعار غير فاعلة - أنما تكون بيد المحتكرين وهو أمر بالغ الخطورة يجب التنبيه إليه والعمل على تجنبه.

والله ولى التوفيق،،


MAHONEY
E G Y P T
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com



القضاء المصرى العادل قضى ببراءة رجل شريف خدم أكثر من (40) عاماً فى المجال العسكرى والمدنى ، ومشهود له بالنزاهة وطهارة اليد والأخلاق الكريمة.

إنه اللواء بحرى/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى الذى لم يتوانى يوماً عن بذل الجهد والعطاء طوال هذه المدة لخدمة مصرنا العزيزة، ويشهد تاريخه الحافل بذلك فى جميع المناصب التى تولاها وترك فيها بصمة واضحة ، وكل من عمل وأقترب من هذا الرجل يشهد له بالكفاءة وحسن الخلق والتعاون والإخلاص ، ومازال يعطى ولديه الكثير من الفكر والعمل يقدمه لمصرنا الغالية.

إنه القضاء العادل وبراءة رجل شريف

لواء بحرى/ هشام عمر السرساوى

رئيس قطاع النقل البحرى





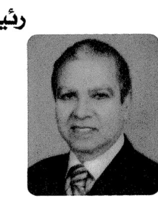
رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية

وجميع العاملين بالهيئة

يتقدمون بخالص التهنئة

للسيد اللواء بحرى أ.ح

محمد أحمد إبراهيم يوسف



رئيس مجلس إدارة

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

لحصول سيادته على حكم البراءة

ويشيدون بالقضاء المصرى العادل

ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح



مراسم إحتفال توقيع عقد الشراكة مع موانى دبى العالمية





السيد اللواء بحرى/ ممدوح دراز رئيس مجلس إدارة هيئة موانى البحر الأحمر
والسيد الربان/ أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة والعضو المنتدب لشركة تنمية ميناء السخنة
يقومان بتوقيع وإستلام عقد الشراكه







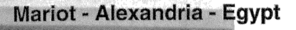
كلمة المهندس/ محمد منصور
وزير النقل المصرى

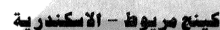
كلمة سعادة/ سلطان أحمد بن سليم
رئيس شركة موانى دبى العالمية



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.







شركتنا :-

- [illegible]
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جم[illegible] ية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول [illegible]
- [illegible] ومواكبة التطور التكنولوجى لتطوير [illegible]
- [illegible] الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

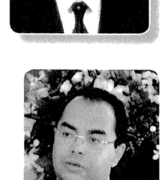
- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)







رئيس مجلس الإدارة
وأسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى أ.ح

محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
وأفراد أسرته الكريمة

لحصول سيادته على حكم البراءة
ويشيدون بالقضاء المصرى العادل
ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والسداد
والنجاح والتقدم
ومزيداً من الإنجازات والنتائج الجيدة
للشركات التابعة
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



الأستاذ محمد وجدى
شركة ماكس مارين للتوكيلات الملاحية
والخدمات البترولية
يتقدم بالتهنئة

إلى السيد الربان / عبد العزيز إبراهيم
وشهرته (الربان سامى)
رئيس مجلس إدارة شركة ماكس مارين
للتوكيلات الملاحية والخدمات البترولية



بالثقة الغالية بفوزه بعضوية المجلس المحلى الشعبى لحى المنتزة (ثان) فئات الحزب الوطنى

للتفانى بصدق وأمانه وإخلاص وإيماناً بالله وبأداء الواجب بحسم وجديه نحو خدمة أبناء المنتزه ثان - أملين بالثقة فى السيد الربان لتحقيق ما وعدتم به فى الوقوف مع المواطنين

* الوقوف مع المواطنين لحل مشكلاتهم اليوميه بحسم وبسرعه.
* ولتخفيف الأعباء عن الأسر الفقيرة ومحدودى الدخل.
* والإنفراجه الحقيقية للنهوض بالمجتمع ورفع مستوى المعيشة.
* ولممارسة أسلوب الرقابة الفعلية على الأجهزة التنفيذية لتحسين الأداء فى التعامل مع المواطنين.
* ولتمويل المشروعات الصغيرة والمتوسطة لتنشيط المجتمع .
* وتنفيذ مشروعات الصرف الصحى.
* ووصول مياه شرب نقيه 100% لكل بيت.
* وأنتشار خدمات الحزب الوطنى داخل المناطق الشعبية .

والله ولى التوفيق



اللوجستيات فى محطات الحاويات

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات الجزء الأخير

تكلمنا فى العدد الماضى عن تخطيط العمليات الأساسية لمحطات الحاويات وقمنا بتقديم أنماط الحاويات التى تقدم لها محطة الحاويات خدماتها اللوجستية ونتعرض فى هذا العدد إلى الوظائف الأساسية لإدارة محطات الحاويات وبعض المشكلات التى تتسم بها المفاهيم والتطبيقات فى محطات الحاويات.

رابعاً : الوظائف الأساسية لإدارة محطات الحاويات:

- إمداد المحطة بالأعداد اللازمة من الموظفين / المستخدمين الأكفاء ومعدات التداول الملائمة لإستقبال وتحريك ورص الحاويات .. وكذلك عمليات تسليمها.

- إعداد وتنظيم الدورة المستندية اللازمة لإستلام وتسليم الحاويات والتأكد من أن جميع رسوم الميناء والضرائب الجمركية والنوالين المستحقة قد سددت.

- المداومة والحفاظ على عمل تقرير حالة (Status Report) لجميع الحاويات الجارى تسلمها والجارى تسليمها وما هو موجود منها فعلاً فى الساحة .. وتسليم هذا التقرير للخط الملاحى المعنى.

- المداومة على القيام بإعداد بيان عد وفحص (جردة) لأعداد الحاويات وكذلك المعدات الموجودة فى المحطة .. والحاويات التى لدى العملاء لشحنها أو تفريغها.

- إعداد خطة مسبقة / منهاج عمل لكامل حمولة السفينة وعمليات التفريغ/ الإنزال من واقع المعطيات الإستدلالية (Data) المقدمة من الخط الملاحى أو وكلائه.

- إعداد الأفراد اللازمين والمعدات المطلوبة للقيام بعمليات الشحن والتفريغ (Stevedoring) للسفن التى تأتى إلى المحطة.

- وضع مخططات الحاويات (Stowage Plan) المزمع شحنها بما فى ذلك البيان المفصل (Manifest) للحاويات المشتملة على بضائع خطرة (Hazardous) لتسليمها للسفينة.

- توفير ضمانات وإجراءات الأمن للحاويات والمعدات والمبانى والأفراد الموجودين فى محطة الحاويات على النحو المنصوص عليه فى مدونة حماية الموانئ والسفن (ISPS) .

- إعداد جميع التقارير المتعلقة بكل ما يدور فى المحطة من مهام وكذلك جميع ما يرتبط بالسفن القادمة أو الراحلة من عمليات / خدمات.

- أن تكون هناك خطط دقيقة ومحكمة ووافية تحقق الأشراف على كل ما يدور فى المحطة من أعمال يتم إنجازها أو قيد الإنجاز.

خامساً بعض المشكلات التى تتسم بها المفاهيم والتطبيقات فى محطات الحاويات:

- فى عدد من محطات الحاويات لاسيما التى لم تنشأ على أسس من التحالفات الدولية غالباً ما تبرز الإختلالات فى التجاوب مع مؤثرات وضغوط المنافسات الدولية فى مجالات التخطيط والإنتاج والتوزيع المتناسق.

- كما تسهم التفاوتات ما بين البنية التحتية والبنية الفوقية (المعدات والنظم) فى إضعاف بنية الإدارة وطلاقة قدرتها على الإندماج والتكامل مع سلسلة اللوجستيات الدولية التى لا تكف عن التطور.

- وتتجلى هذه التطورات الذاتية والدائمة الظهور فى أن الخطوط الملاحية الناقلة للسلع والبضائع المحواة ومعها محطات الحاويات تعد فى ترتيب أدوات التحفيز والتفعيل من أهم العناصر المؤثرة على أساليب إدارة الموانئ وتمويل توسعاتها.

- وبسبب ذلك فإن كثيراً من الموانئ سواء أكانت موانئ حاويات أو بها محطة/ محطات حاويات تحولت إلى أعناق زجاجات تعرقل سلاسة وكفاءة سلسلة أنشطة التوزيع اللوجستى التى تعد محطات الحاويات مكوناً رئيساً فيها.

- يتوازى مع ذلك من حيث الأهمية العملية أن يرقى الإدراك إلى نجاعة توظيف محطات الحاويات ولوجستياتها لأحدث نظم المعلومات وتكنولوجيا الإتصالات بإعتبارها أصولاً علمية ومعرفية بالغة الأهميات.

- فوفق مفاهيم النشوء والإرتقاء فلابد من إدراك ثقل ضرورة أن تتحول عندنا محطات الحاويات إلى ميدان متقدم لصناعة أرقى أنواع اللوجستيات (Advanced Logistics Parks) وهذا هو أهم معايير صلاحيتها الدولية.

- هذه الأمور باتت هى مفاتيح رفع محطات الحاويات إلى مستوى مراكز التوزيع العولمية (Distriparks) ومراكز التجارة والتسويق والتوزيع السلعى TDMCS (Trade .Distribution and Marketing Centers) فى مصر قد تكون لدينا بعض إرهاصات لذلك لكنها لم تتبلور بعد.

- ولكى نحقق ذلك يتطلب الأمر أن تنفتح المفاهيم والتطبيقات على إدراك أن جميع عمليات محطات الحاويات تعتبر من أعمال التجارة المولدة للقيم المضافة (Business) ولذا ينبغى أدارتها بهدف تحقيق أقصى إستخدام لرؤوس الأموال الإستثمارية التى وضعت فيها.

- ولا يجب أن يكون البحث عن شراكة الإستثمارات الخاصة ذريعة بيروقراطية لإقلاع الحكومات عن توفير ما تحتاجه هذه المحطات من الإستثمارات الأساسية العامة فى البنية التحتية (Public Seed investment) .

- فالإستثمارات فى الأصول المينائية لها تأثير واضح على الإقتصاد القومى فى عمومه.

- والتحالفات الإقتصادية الإستراتيجية فى هذا المضمار معنية بالدرجة الأولى:

* بالكيفية التى يتم بها تمويل الإستثمارات فى الموانئ.
* وكيف يجرى تنظيم العمل بها.
* وكيف تدار جميع العمليات والأنشطة اللوجستية بها.

- محطات الحاويات/ الموانئ راقية المستوى (Hyper) صارت الآن تدار فنياً وإدارياً وبشرياً على نحو متزايد الاحتراف يرفع من معدلات إنتاجيتها عن طريق تقليل تكاليف العمليات فيها.

- وفى الغالب فإن الحكومات فى دول هذه المحطات باتت ضالعة فى التركيز بكثافة على إمداد هذه الموانئ والمحطات بما يعرف بالسلع العامة (Public goods) أى السلع والخدمات التى لا يتوافر للقطاع الخاص الحوافز الكافية للإضطلاع بتوفيرها.

- لدينا فإن محطات الحاويات لم تنل من كعكة الحاويات التى تم تداولها على مستوى العالم والبالغ تعدادها 400 مليون حاوية سوى 3.6 مليون حاوية أى أقل من واحد فى الألف فيما تداولت موانئ الصين 80 مليون حاوية بما نسبته 20% هذه الفجوة تثير قدراً من حوافز إعادة هيكلة أسس وأهداف تشغيل محطات الحاويات فى الموانئ المصرية.

- فصناعة النقل البحرى فى جوهر تفاعلاتها اللوجستية تقوم على:

* عولمة خدمات المبانى.
* عولمة صناعة اللوجستيات.
* عولمة التحالفات الإقتصادية.

سادساً: خاتمة هذا البحث:

- التجارة هى القوة العظمى الإقتصادية فى العالم قاطبة.
- وصناعة اللوجستيات هى المفتاح الذهبى لنمو وتوسع وإزدهار هذه القوة العظمى.
- إدارة المحطات منوط بها توجيه وتسيير جميع العمليات لضمان كفاءة الأداء.
- ويعتمد تحقيق النجاح للمحطة أو أنشطتها على مدى حسن التخطيط والتنظيم والمتابعة.
- المحطة ليس بوسعها السيطرة على نوعيات البضائع الواردة إليها ولكن بمقدورها السيطرة على سلاسة وسرعة وسلامة تدفقها من خلالها.
- وهذا فى عمومه يتم من خلال نظم ملائمة إحترافية ومؤهلة للإدارة المتخصصة.
- وعلى محطات الحاويات أن تدرك أن إقتصاد صناعة الخدمات صار من أقوى إقتصادات العالم وأوسعها إنتشاراً وتأثيراً.
- إن صناعة اللوجيستيات تعد سلسلة ممتدة تقوم على محورين هامين الأول محور مجال الأنشطة (economies of scope) والثانى محور وفورات حجم الإنتاج (economies of scope) والميناء/ محطة الحاويات الذى/ التى تقوم على هذين المحورين هى التى ستحقق أكثر الأهداف نجاحاً.

*****



ولقاء خاص مع رئيس قطاع النقل البحرى

تغطية
محمد صابر - مروة إسماعيل




اللواء بحرى/ هشام السرساوى اللواء/ توفيق أبو جندية الأستاذ/ محمد مصيلى

عقدت غرفة ملاحة الإسكندرية لقاء خاص مع اللواء بحرى/ هشام السرساوى رئيس قطاع النقل البحرى وكيل أول وزارة النقل بحضور قيادات النقل البحرى وقيادات ميناء الإسكندرية ولفيف من الشخصيات العامة الممثلة للهيئات والشركات المتخصصة بالإسكندرية.

هذا وقد أفتتح اللقاء الأستاذ/ محمد مصيلحي رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية وعضو مجلس الشعب معربا عن سعادته وشكره وأمتنانه للواء/ هشام السرساوى واللواء/ توفيق أبو جندية رئيس هيئة ميناء الإسكندرية وبكل الحضور بالندوة موضحا دور الندوة وأهميتها وما ستعرضه من المستجدات المتلاحقة ووضع إستراتيجية النقل البحرى وكيفية تطويرها وتحديثها وعرض كافة المشاكل وسبل حلها، وعقب الإفتتاح تم تكريم المهندس/ حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية السابق عن دوره الفعال أثناء توليه رئاسة الغرفة.

وبعدها تحدث اللواء/ هشام السرساوى موضحاً أنه من خلال ترقيته فى الفترة السابقة ومنذ أرتباطه بالنقل البحرى تم عمل فحص للوحدات التى تخصه وقال إننى منذ توليت القطاع استعنت بخبرات فى مجال النقل البحرى وتم عمل مخطط يدلنا على الطريق وما سنتوصل إليه ولقد استحدثت متغيرات كثيرة للنقل البحرى منذ أن كان تابعاً للقطاع الخاص ثم للدولة ثم للأنفتاح والقطاع الخاص مرة أخرى، ولقد وضعنا أهداف إستراتيجية نتماشى معها للوصول للهدف المرجو والفعال وكانت هناك عدة تساؤلات أين سيكون التطوير والتحديث؟ هل سيتم فى البناء أو السفن أم العامل البشرى ورأينا أن هناك فجوات كبيرة بين الموانئ وأما عن السفن رأينا أيضاً عوائق كثيرة تتبعها والعامل البشري ينقصه كثيراً من التعليم والتدريب وبعثت شكاوى كثيرة تؤكد وتوضح ما أتحدث عنه وبحثنا أيضاً من عناصر وعوامل أخرى وهى موقف الإنقاذ والسلامة ومراكز الإنقاذ البحرية المتخصصة والمراكز السنوية وموقف العيادات وهل هى كافية بشكل مجدى أم لا؟ أما بالنسبة للأسطول البحرى هل كان لدينا أسطول بحرى قوى أم لا؟ أسئلة كثيرة طرحت نفسها ونحن نسعى لحلها ووضعنا المخطط الذى سنسير عليه مع وضع خطط إستراتيجية وأهداف نسعى ونسير من خلالها لكى نرتقى بالنقل البحرى وهذا أيضا يرجع لمشاركة القطاع الخاص والجوانب الإستثمارية فى كافة الجوانب البحرية والأمر الذى شغلنا وله دور كبير من الأهمية هو كيفية مواكبة موانينا مع الموانئ العالمية ووضعنا مخطط لها ورصدها ومن خلال شهر تقريباً قدمنا دراسة لمعالى وزير النقل فى شأنها حتى نواكب العالم الخارجى حيث إنه يتحرك من حولنا فيجب أن نتماشى معه ونقترن به ويجب أن نطور ونحدث من وضعنا حتى نتوصل إلى ما نرجوه وهو أن يفخر المصرى فى وضع علم مصر على سفينته وبالنسبة للعمالة البحرية يجب أن نعد أبناءنا إعداداً كاملاً وفى حينها نفرض طاقمنا المصرى على ملاك السفن، وأختتمت الندوة بتوجيه الأسئلة للواء/ السرساوى الذى وضع حلول لإيجابية تفيد القطاع البحرى وعرض حلول لكافة المشاكل الموجهة.

المهندس/ حسام لهيطة

خدمة جديدة
من خط هيونداى وكادمار

HMM

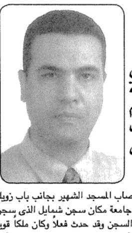
أعلن اللواء بحرى/ ماهر سعيد محمود مدير عام شركة كادمار للملاحة أن خطوط هيونداى للحاويات قد أضافت خدمة جديدة إلى مجموعة الخطوط التى تخدم السوق المصرية وذلك بإضافة خدمة مميزة إسبوعياً إبتداءاً من شهر مايو 2008 بإسم

(MED – Asia – Mediterranean Express Service)

إسبوعياً وذلك من موانىء شنغهاى – نينجبو – هونج كونج – شيوان – سنغافورة – بورت كيلنج وجدة إلى ميناء دمياط ثم من ميناء دمياط إلى موانىء جنوة وبرشلونة وفوس.

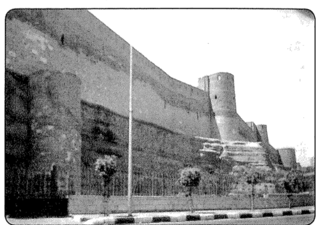
وقد أشاد سيادة اللواء بالجهد المميز الذى تبذله إدارة هيئة ميناء دمياط برئاسة اللواء بحرى/ حسين جميل الهرميل رئيس مجلس إدارة الميناء والسيد اللواء بحرى/ علاء الدين مأمون ندا رئيس مجلس إدارة شركة دمياط لتداول الحاويات والخدمة المميزة التى يتلقاها الخط بالميناء الأمر الذى شجع الخط على توسيع خدماته فى مصر مما يسهل على المصدرين التصدير على ثلاث رحلات اسبوعيا من مصر إلى موانئ الشرق الأقصى وإلى موانئ دول شرق البحر المتوسط.

آثار دولة المماليك الجراكسه فى مصر



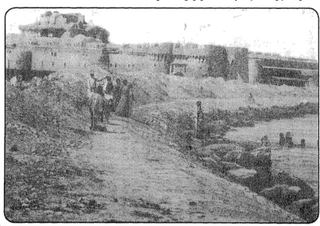
بقلم/ هشام السيد أحمدانى - باحث فى التاريخ والاثار

من المعروف أن مصر قد عرفت نظام المماليك فى العصر الإسلامى ثلاث مرات فالمرة الأولى عندما أستجلبهم إليها الأمير أحمد بن طولون بن بكباك مؤسس الدولة الطولونية بمصر والمرة الثانية عندما أستجلبهم الملك الكامل محمد بن العادل ثم الصالح نجم الدين أيوب بن محمد الكامل بن العادل والمرة الثالثة عرفت مصر نظام المماليك البكوات الذين عاشوا فى كنف الدولة العثمانية إلى أن قضى محمد على باشا على زعمائهم فى مذبحة القلعة الشهيرة سنة 1811م



. والجدير بالذكر أن مجمل حديثنا سينصب على المرحلة الثانية من نظام المماليك وتعرف هذه المرحلة "بعصر سلاطين المماليك" وينقسم إلى دولتين دولة المماليك البحرية ودولة المماليك البرجية "أو الجراكسه" نسبة إلى بلاد جركس جنوب روسيا "الجنس الجركسى" والجدير بالذكر أن سلاطين هذه الدولة ليس جميعهم من بلاد جركس فمنهم الأغريقى (اليونانى) ومنهم الرومى ومنهم من أصل أفريقى ولكن الغالب هو العنصر الجركسى . ويعد السلطان العظيم المنصور "قلاوون" الألفى هو المؤسس الأول لهذه الدولة المملوكية الجركسية أذ أنه أسكن مماليكه الجراكسه فى أبراج قلعة الجبل (صلاح الدين) فسموا بالمماليك البرجية أو الجراكسة ومن الخطأ أن نغفل حقيقة هامة وهى أن بعض المؤرخين على أعتقاد بأن السلطان برقوق هو أول سلاطين دولة المماليك الجراكسة فى حين أن أولهم سلطان يدعى المظفر بيبرس الجاشكير وهو غير السلطان العظيم الظاهر ركن الدين بيبرس البندقدارى الصالحى واللبس جاء فى أذهانهم نتيجة أن السلطان المظفر بيبرس الجاشكير عُد فى عداد دولة المماليك البحرية لا الجراكسه بحكم الزمن الذى حكم فيه (عصر المماليك البحرية) رغم أنه جركسى الجنس وعموماً ووفقاً للأشهر فإن السلطان الظاهر سيف الدين برقوق هو – وفقاً للسائد – أول سلاطين هذه الدولة تولى حكم مصر سنة 784 هـ وحكم مصر فترتين وحكم الفترة الأولى ثم أختفى وكان المسيطر على مصر وقتها الأمير يبلغا الناصرى وكان فى نزاع مع الأمير منطاش إلى أن عاد برقوق إلى الحكم وأنتصر على الأثنين وقد انجب ولداً كان قد اسماه "بلجاق" أى مصيبه لأنه ولد أثناء خسارته العسكرية أمام منافسية ولما انتصر غير اسمه (أسم ابنه) إلى "فرج" وفرج هذا هو الذى تسلطن بعد ابيه والجدير بالذكر أن حى خان الخليلى قد بنى فى عصر برقوق على يد أميره جهاركس الخليلى الا أنه نسب فيما بعد للسلطان الغورى الذى جدده وأضاف إليه ومن المعروف أن عبد الرحمن بن خلدون كان قد عاصر هذا السلطان وتولى قضائه كما عاصر هذا السلطان الغازى التترى الجديد "تيمور لنك بن تارخى" بل وتغلب فى مواقع غير حاسمه على تيمور وسرعان ما مات السلطان برقوق هذا الفارس المقدام الذى شجع التجارة والزراعة وكان على مقدره عسكرية عاليه فهو سلطان محارب وفارس ودفن بالمقبرة التى بصحراء المماليك (الدراسة بالقاهرة) والتى أعدها له أبنه السلطان فرج بناء على وصيته بأن يدفن وسط الصالحين فى هذا المكان . وجاء من بعده ابنه السلطان الناصر زين الدين ابى السعادات فرج بن برقوق وكان سلطاناً مضرب الأمثال فى القوة العسكرية حكم مصر على فترتين عزل فى الاولى وجاء عوضاً عنه شقيقه السلطان المنصور عبد العزيز بن برقوق حتى تم عزله وإعادة فرج مرة أخرى وقد تصدى لتيمور لنك وأنتصر عليه فى بادئ الأمر ثم ترك فرج ميدان القتال فى الشام وعاد إلى مصر لوجود ثورة على حكمه وانتهى به الأمر إلى قتله على يد الأميريين "شيخ المحمودى ونوروز الحافظى" ودفن بدمشق وقد شيد فى مصر الدشيشه "مكان لدش القمح"بالقرب من باب زويله وأنشأ خانقاه (مكان يتعبد فيه المتصوفه) وهو مسجد خالى من أية عناصر فنيه ذخرفيه وتم تحريف الكلمة إلى خانكه (مستشفى الأمراض العقلية) فى عصرنا الحالى ثم تولى حكم الخليفة المستعين بالله ثم السلطان المؤيد سيف الدين شيخ المحمودى صاب المسجد الشهير بجانب باب زويله وكان ينظم الشعر وعلى علم باللغة العربية وقد أنشأ جامعة مكان سجن شمايل الذى سجن فيه ونذر الله لو ولاه حكم مصر ليقيم جامعاً مكان السجن وقد حدث فعلاً وكان ملكاً قويا جليلا من أكابر سلاطين هذه الدولة ومن بعده أتى ابنه أحمد "الرضيع" ثم السلطان ططر وأبنه الصالح محمد بن ططر من بعده ولم يعمرا فى الحكم كثيراً ثم جاء السلطان العظيم الاشرف سيف الدين برسباى الدقماقى الذى انتصر على ملك قبرص "جيمس الثانى" وأصبحت قبرص من املاك السلطان برسباى وتدفع الجزيه لمصر حتى نهاية دولة المماليك الجراكسه بل جاء بالملك القبرصى وهو مصفد بالاغلال راكباً على حمار بالوضع العكسى وطيف به شوارع القاهرة ومثل مرتعداً أمام السلطان برسباى إلى أن أفتدى نفسه وللسلطان برسباى العديد من المساجد والأسبله فى شارع المعز لدين الله بالقاهرة ودفن عقب وفاته بمقبرته بصحراء المماليك وخلفه فى الحكم ابنه العزيز جمال الدين يوسف بن برسباى وجاء من بعده السلطان جقمق صاب الغزوات البحرية على رودس بتشجيع من زوجته "بنت البارزى" وكان سلطاناً جليلا دينا خيراً ومن بعده حكم مصر أبنه عثمان ثم السلطان اينال العلائى الأجرود صاحب المدرسة والمدفن بصحراء المماليك وكان أمياً ولكنه كان حاكماً قوياً فذاً ثم جاء بعده أبنه المؤيد أحمد ثم السلطان خشقدم وكان لينا متسامحاً يتميز عصره بالهدوء ثم جاء تيمور بغاً ويلباى ثم السلطان العظيم الأشرف قايتباى صاحب الحصن الشهير بالإسكندرية فهو حصن فأنا لا أوافق على نعته بقلعة فهو ليس بقلعة بل حصن حربى بحرى وقد ذكرت هذا كثيراً فى ندواتى بمركز الإسكندرية للإبداع وبمتحف إسكندرية القومى وبالتليفزيون وهذا السلطان قد أنتصر على السلطان العثمانى بايزيد الثانى وإرسل حملات لتأديبة على يد قائدة العظيم "ازبك بن ططخ" صاحب حى الأزبكية ومؤسسة . فى وقتها وشيد هذا السلطان العديد من الحصون وجدد المساجد كتجديده للمسجد الحرام والمسجد النبوى والحرم الإبراهيمى فى فلسطين وقبة السيدة نفيسة والسيد البدوى والأمام الشافعى بمصر .. ألخ وحكم مصر قرابة ثلاثين عاما وكان ملكاً قوياً دينياً خيراً عرف بالفروسية وأخذ عليه ميله للشح ومصادره الأملاك لغزواته العسكرية ودفن فى مقابر المماليك بالصحراء بالقاهرة وجاء من بعده ابنه محمد ثم قانصوه خمسمائه ثم قانصوه من قانصوه ثم الأشرف جانبلاط فالعادل طومانباى الأول ثم السلطان العظيم قانصوه الغورى صاحب العمائر الضخمة وينسب إليه حى الغورية بالقاهرة

وقد انتهت بشكل مبدئى دولة المماليك الجراكسة على يديه أمام السلطان سليم الأول 1516 م 992 هـ فى موقعة مرج دابق ومات تحت سنابك الخيل ولم نعرف له أية مقبرة وذلك لخيانة قواده له وأنضمامهم إلى جانب سليم الأول ومنهم خاير بك وجان بردى الغزالى وهم الذين وشوا بالسلطان التالى للعورى وهو الأشرف طومنباى الثانى الذى كان منتصرا على العثمانيين فى أول الأمر لولا خيانة من سلف ذكرهم وأنتهى الأمر بهزيمة طومنباى فى الريدانية 1517م – 923 هـ وشنق طومنباى على باب زويله ظلماً وغدراً وبذلك انتهت دولة المماليك الجراكسة واصبحت مصر ولاية عثمانية.



لميناء الإسكندرية
ALEXANDRIA PORT AUTHORITY
الإدارة العامة للعلاقات العامة
وزارة النقل

تتخذ إجراءات مشددة لمواجهة ظاهرة سرقة العلامات الملاحية

صرح السيد اللواء بحرى/ توفيق عبد الحميد أبو جندية رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية والدخيلة بأنه أعطى إهتماماً كبيراً خلال الفترة الماضية لإصلاح وضمان إستمرار إضاءة شمندورات البواغيز خلال الفترة الماضية حتى أصبحت تعمل بنسبة 100% طول فترة الشتاء إلا أنه تلاحظ خلال الشهر الحالى وبعد تحسن الأحوال الجو مائية سرقت مجموعات الأنارة لمعظم شمندورات البواغيز والتى تتكون من بطاريات وخلايا شمسية وكابلات وفوانيس إضاءة تصل قيمة المجموعة الواحدة إلى عشرة آلاف جنيهاً.

وتقوم هيئة الميناء بصفة دورية بعمليات الإصلاح والصيانة والإحلال لضمان إستمرار إضاءة الشمندورات ليلاً إلا أنه نظراً للنزيف المستمر لهذه الأموال قد تم أتخاذ مجموعة من الإجراءات لإحتواء هذه الظاهرة والتغلب عليها بطرق غير تقليدية فضلاً عن إجراء التنسيق اللازم مع كافة الأجهزة الأمنية المعنية فى هذا الخصوص.

وقد طمئن سيادته السادة أصحاب الخطوط الملاحية أن عدم إضاءة الشمندورات ليلاً لا يؤثر على حركة دخول السفن الآمن ليلاً كما فى كافة الموانئ العالمية وذلك من خلال عملية الأرشاد الأعمى (Blind Pilotage) حيث أن جميع الشمندورات مزودة بعواكس ركنية تظهر على شاشات الرادار للسفن بوضوح مما يمكن من الدخول الأمن للسفن ليلاً أو فى أحوال الرؤية الرديئة .. ويتم شهرياً دخول وخروج حوالى ألف سفينة منهم 500 سفينة ليلاً دون أى مشاكل.

ولكن رغم ذلك لن تتوانى هيئة الميناء فى إتخاذ الإجراءات اللازمة لمواجهة هذه المجموعات الخارجة عن القانون من خلال التنسيق اللازم مع الأجهزة الأمنية المعنية.



اللواء بحرى
توفيق أبو جندية

E-mail: lawayer_anbar@yahoo.com

الجزء الرابع والأخير

حماية المنافسة أم حماية الإحتكار

عبد الحميد مرسى عنبر المحامى بالنقض والدستورية العليا وعضو إتحاد المحامين العرب

عشنا مع جهاز حماية المنافسة وتناولنا بالنقد ما نراه ضرورة لمقتضيات تصويب المنهج وحددنا ملامح العمل والإجراءات العملية والقانونية لأسلوب العمل ، ولكن الحقيقة أن المحك الأول والأساسى هو التطبيق العملى لهذا الجهاز ليكشف عن هويته وسط محاولات عديدة لفرض الأمر والواقع على زيادة الأسعار ويزاد السخف بالقول بأن تلك الزيادة هى نتيجة زيادة الأسعار العالمية . وهذا غير صحيح علمياً وواقعياً ورأينا كيف واجهت الدولة بسيل من التخفيضات فى الجمارك والضرائب وكان الجواب دائماً أنه يتبين قيمة ذلك بعد نفاذ المخزون لدى التاجر والمخزون لا ينفذ والأسعار تزيد والفارق واضح مع من ولحساب من إذا أين دور الجهاز من ذلك ؟!

كما يكشف الجهاز من حين لآخر الفساد فى بعض القطاعات وتناقش الآن ما تم الإفصاح به عبر الصحف القومية الرسمية ففى صفحة الحوادث بجريدة الأهرام كشف الخبر بتاريخ 2008/1/22 بأن النائب العام يأمر بسرعة تحديد جلسة لبدء محاكمة المتهمين بعد سؤال 20 مسئولاً بالتسبب فى رفع أسعار قطاع الأسمنت البورتلاندى العادى رغم أستقرار التكلفة وأن هذا الأمر بدءاً من الجهاز منذ 16 يوليو 2006 حين تلقى كتاب وزير التجارة والصناعة بطلب إجراء الدراسات والفحوص اللازمة بقطاع الأسمنت للكشف عما أذا كان يوجد ممارسات ضارة بالمنافسة الحرة من عدم.

معنى ذلك أن الجهاز لم يتحرك ألا قبل أن يوجه إليه خطاب رسمى من الوزير المختص فلم يوجد منافس واحد قدم بلاغاً عن الممارسات غير الطبيعية للتلاعب بالأسعار قبل ذلك؟ ومع ذلك تناولت المادة 63/11 من القانون كما سبق أن شرحنا - أعداد قاعدة بيانات ومعلومات متكاملة بصورة دائمة بما يخدم عمل الجهاز فى كافة المجالات المرتبطة بحماية المنافسة والأقصى من ذلك وتكييف قانونى من للجهاز (إنشاء قاعدة بيانات وإجراء الدراسات والبحوث اللازمة لكشف الحالات الضارة بالمنافسة) تكليف مباشرة من القانون دون أنتظار خطاب رسمى من سيادة الوزير أو توجيهات من ..

إذا أصبح دور الجهاز السلبى هو الإنتظار لحين نشوب الفساد وليس حماية المجتمع ولولا شجاعة الوزير ما كان الجهاز قد تحرك، و أن دولة المؤسسات لا يمكن أن تنتظر أكثر من ذلك، ولا يمكن أن تكون دولة فى أنتظار شجاعة أحد مهما كان منصبه، وأن الأمر كان يجب على الجهاز وهو وليد أن يتصدى ليثبت وجودة بالفعل وليس فى أنتظار تشجيع من أحد أن سلاحه الرئيسى هو القانون واللائحة التنفيذية وممارساته العملية وعليه أن يعلن بصراحة وبكل وضوح الحالات التى يكشف فيها المنافسة الضارة وأن يتصدى بحسم، أنه يد الدولة التى يعول عليها الشعب فى كشف النقاب عن أحواله قبل أن يستفحل الأمر ليصبح الفساد منتشراً فلابد من سد منابع الفساد فى المهد قبل استفحال الخطر، وعلى الجهاز أن يعلن أنه تحرك بعد دراسة وفحص من ذاته وليس بناء على تعليمات وتوجيهات وطلبات وأخطارات فهل لمجلس الإدارة المنعقد من جموع التجار أن يتحرك أو يترك الجهاز يتحرك أويترك منصبه أم أن المصلحة تقتضى وجودة.

أن البحث بتكليف لا يقلل من عمل الجهاز ودورة ولكن الذى نريده ونطالب به وأن يكون واضحاً لدى الجهاز أن دورة أكبر من ذلك هى رقابة المنافسة الضارة والكشف عنها فى المهد دون تكليف من أحد ذلك دورة القانونى، ويجب أن يكون دورة فى المرحلة القادمة فقد تعلم الباحثين فى ظل أجهزة سيادية للدولة وأصبح الآن قدرتهم على خوض تلك المعارك فى الأطلاع على المستندات فى عقر دار الخطرين وهو أمر ليس سهلاً معرضين أنفسهم للخطر والتهديد والوعيد والوعد، لذلك جاء دور الباحثين ورجال الجهاز الشرفاء أن يثبتوا أنهم على قدر من المسئولية وأنه لا يألو جهداً فى سبيل أن يكشف عن نفسه دون مساندة أجهزة الدولة الأخرى ليكشف عن المنافسة الضارة . نريد جهازاً قوياً وأن خسر معركة بشرف دون مساندة أجهزة الدولة أصلح ألف مرة من كسب معركة فى ظل خطابات رسمية وقوى لها مصالح ليكون الجهاز أداة وجهة قانونية فى يد الآخرين وسوف نعلن يوماً عن مولد جهاز منافس لحماية الشعب من الفساد ومنع الإحتكار.

جمعية أصدقاء دى ليسبس فى زيارة لهيئة قناة السويس



إيماناً بدعم الصداقة المصرية والفرنسية والتاريخية إستقبل السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس - بمكتبة بمبنى الإرشاد بالإسماعيلية السادة أعضاء مجلس إدارة جمعية أصدقاء دى ليسبس وقناة السويس يوم 1،2،3 يناير 2008 برئاسة مسيو چون بول كالون الرئيس الشرفى لجمعية أصدقاء قناة السويس والسيدة حرمه، ويرافقه الأمير طوسون والأميرة زوجته ، ود/ كوارتز ، ومسيو ارنوارامييردى فوراتينيه رئيس الجمعية الحالى والكونت دى فوج ، ومسيو فيليب كابرون المسئول عن تنسيق الأعمال الخاصة بالجمعية.

شهد اللقاء جولة بحرية بالقناة ، وجولة حرة بمدينة الإسماعيلية ، وفى نهاية اللقاء أعرب الوفد عن مدى إمتنانه بالزيارة وكرم الضيافة وحفاوة الإستقبال من ممثلى هيئة قناة السويس.

407.73 مليون دولار عائدات قناة السويس فى فبراير 2008

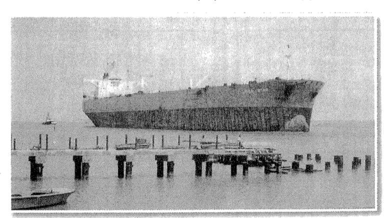
حققت هيئة قناة السويس خلال شهر فبراير 2008 إيراد قدره 407.73 مليون دولار تعادل 2.24 مليار جنيه مصرى مقابل 326.42 مليون دولار خلال شهر فبراير من العام الماضى بزيادة قدرها 81.3 مليون دولار بنسبة 25% ، وقد أصدر قسم الإحصاء إحصائية عن شهرى يناير وفبراير 2008 جاء فيها أن عدد السفن العابرة للقناة بلغ فى هذه الفترة 3366 سفينة حمولاتها 146.755 مليون طن مسجلة زيادة فى أعداد السفن قدرها 266 سفينة بنسبة 7.2% ، وزيادة فى الحمولات تبلغ 16.007 مليون طن بنسبة 12.2% ، وذلك مقارنة بنفس الفترة من العام الماضى2007 .

وفيما يلى بيان بعدد السفن والحمولات المسجلة خلال شهرى يناير وفبراير 2008 .

- 1368 سفينة حاويات حمولاتها الصافية 78.697 مليون طن.
- 560 ناقلة بترول حمولاتها الصافية 23.124 مليون طن.
- 592 ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية 18.893 مليون طن.
- 317 سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية 3.303 مليون طن.
- 304 حاملة (صنادل - جرارات متحركة- سيارات) حمولاتها الصافية 14.263 مليون طن.
- 80 ناقلة غاز طبيعى حمولاتها الصافية 7.061 مليون طن.
- 11 ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية 476 ألف طن.
- 1332 سفينة أنواع أخرى حمولاتها الصافية 377 ألف طن.

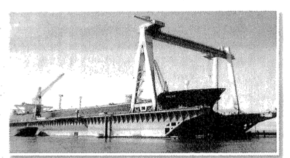
بمقارنة إحصائية الملاحة فى يناير وفبراير 2008 - بمثيلتها عن نفس الفترة من عام 2007 نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية:

- سفن الحاويات بمقدار 14.308 مليون طن بنسبة 22.2%.
- ناقلات الغاز الطبيعى بمقدار 2.465 مليون طن بنسبة 57.6%.
- حاملات السيارات بمقدار 1.467 مليون طن بنسبة 13.1%.
- سفن بضائع عامة بمقدار 395 ألف طن بنسبة 13.6%.
- سفن أخرى بمقدار 323 ألف طن بنسبة 207.1%.



ترسانة السويس البحرية ترفع ناقلة البترول POLAR

نجحت شركة ترسانة السويس البحرية بحمد الله وتوفيقه فى رفع ناقلة البترول POLAR والتى تعد من أكبر السفن التى تم رفعها على الإطلاق بجمهورية مصر العربية حيث يبلغ طولها 303 متر وحمولتها 155 ألف طن وذلك لإجراء أعمال الصيانة الشاملة التى تمت وفقاً للمواصفات العالمية وتحقيق متطلبات السلامة والصحة المهنية مما يعد إنجازاً ومفخرة للشركة ودليلاً على ما أكتسبته من سمعه طيبة فى محيط الترسانات العالمية فى عهد سيادة الفريق / أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس.



أكبر ناقلة غاز تعبر قناة السويس لأول مرة

عبرت قناة السويس ناقلة الغاز الطبيعى المسال القطرية DUHAIL فى أولى رحلاتها التجارية متجهة إلى أسبانيا حاملة 210 ألف متر مكعب من الغاز القطرى ، وتعد السفينة أكبر ناقلات الغاز الطبيعى المسال فى العالم ، وهى باكورة أسطول ناقلات الغاز القطرية الحديثة التى يجرى بناؤها حالياً بالترسانة الكورية ، ويبلغ عدد تلك الناقلات 44 ناقلة من بينها 32 ناقلة Q - FLEX سعة 210 ألف متر مكعب و 12 ناقلة Q MAX - سعة 270 ألف متر مكعب مبنية لصالح شركة قطر غاز بهدف نقل الغاز القطرى إلى أوروبا وأمريكا عبر قناة السويس .

بدأت السفينة رحلتها قادمة من قطر ومتجهة مباشرة إلى أسبانيا عبر قناة السويس . يبلغ طول السفينة 305٫57 متراً وعرضها 50 متراً ، وعمقها 21٫92 متراً ، ويبلغ غاطسها 40 قدماً ، وحمولتها الصافية لقناة السويس 121667 طن .

وخلال عام 2007 ، بلغ عدد ناقلات الغاز القطرية العابرة للقناة والتابعة لشركة قطر غاز 185 ناقلة .

هذا وسيحضر من قطر خصيصاً وفد على مستوى عالى برئاسة السيد عبد الله السليطى مدير الإدارة الملاحية بشركة " قطر غاز " إلى هيئة قناة السويس بهذه المناسبة .

in the commercial ports

* W = Weighting (100%total) ,
R = Rating (max.=5) , S = Score.

Table (1) Example for Multi Criteria Analysis For The Efficient Berth Selection

According to the multi criteria analysis for the most efficient berth selection, table (1), the final total scores and so the preferring ranks are as follows :

1- Caisson quay wall system , with total score equals 370.

2- Cellular Cofferdam quay wall system , with total score equals 285.

3- Block wall quay wall system , with total score equals 255.

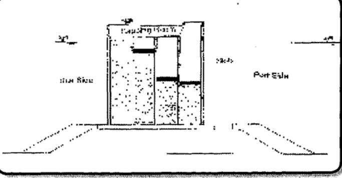


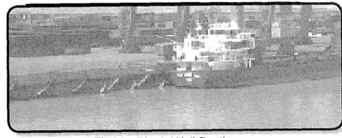
Fig. 1. Perforated Caisson Berth.



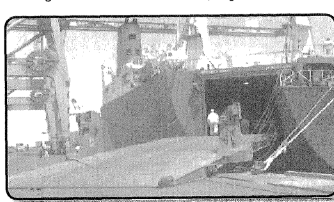
.Fig. 2. Passenger Vessels – Ferries Berths



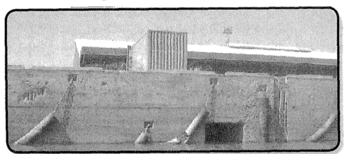
Fig. 7. Dedicated Block Berths, Tug Boats



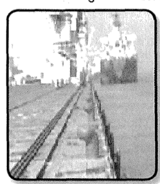
.Fig. 3. Block Wall Berths



.Fig. 8. Block Wall Berths With RORO Ramps Usage



.Fig. 4. Vertical Wall Berths



.Fig. 5. Sheet Pile Berths

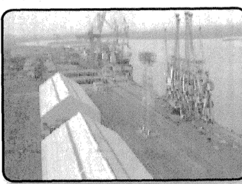


Fig. 6. Strong Relationship Between both Berth and Yard



Fig.9. Pile Platform Berth

Different types of berthing facilities

By: Eng. / Mohamed Ramzy Awad
"Coastal & Port Engineer"

1- Berthing facilities in the commercial ports

Berthing facilities in the commercial ports are considered very important for their success. To achieve that target, good selection of the most suitable type, perfect planning and design for the different development phases should be applied. Many types of berthing facilities are existed. The most common in use are sheet pile walls/diaphragms, block walls, piled platforms and caisson berths. The good selection of the suitable berthing depends on many aspects, but mainly on the bottom soil type and water depth. In the following discussion, some explanatory points to be given for some types and bases of selection.

1-1 Caisson Quay Walls

This option is such that bulk of the quay structure is made up of the concrete caisson with sand fill in the compartments. Compartments are necessary in order to float the caisson to its final position and sink by filling the compartments with water. Later, sand is used to replace the water to provide more dead weight on the structure which is necessary for its stability in the final stage of construction. A concrete capping beam would then be built up from the caisson to the final quay level. The beam is used for taking up as well as distributing the bollard pull of the vessel, over a length of the quay wall. It also provides a smooth face against which vessels can berth. Energy absorption is facilitated by a hard fender system or similar. A stone bed can be used as levelling and founding material for the caisson. In the case of a rocky bottom, the caissons can be placed on a gravel layer on the rock bottom. Earth fill behind the structure will reclaim sufficient area for the terminal operations and a surface pavement will be installed to obtain the required safe operations. The caisson berth can be used as a perforated option (Port side). The main advantages of the perforated caisson that it is able to absorb some of the wave energy instead of the full reflection, thus more calmness for the container handling operations can be provided. For the sand filling operations in this option, the filling will be till a level under the final slots in each Compartment, see Fig. (1). Over the sand, a layer of the granular material for the scour protection should be included to protect the sand filling in beneath.

1-2 Cellular/Diaphragm Cofferdam Walls

Cellular cofferdam structures consists of cells formed by interlocking straight web steel sheet piles , placed with their top above water level . The cells are filled with granular material . On top of it can be a solid in situ concrete capping or a reinforced concrete edge retaining wall , which is back filled and the top surfaced. Any soft material under the cells should be removed before their filling to avoid compression of the cells . Normally, the sheet piles of the cells are driven in the sea bed. However, this is not feasible with the rocky bottoms. The main disadvantage of this is that the cell then possess little resistance to the horizontal loads before the internal filling is completed. With using as a quay wall, the wave effect inside the port area is not that severe which cause their damage during the construction phase. As a general rule , the effective width of the wall should be not less than 0.80 times the retained height. Sheet piles for cellular walls are of the straight web type to be able to transit the horizontal tension. A factor of safety of 2.0 on the ultimate interlock strength at the end of the design life should be applied to the maximum working forces.

1-3 Block Walls

Heavy precast mass concrete blocks provide a robust maintenance free structure . The blocks are usually placed to just above LLWL (Lowest Low water level). Above this , an insitue concrete capping is cast up to cope level . The size of blocks used can be chosen to suit the availability of plant . Large blocks will generally prove more economic on large projects when heavy cranes are available, which is the case in container handling operations. Many types of the block wall option are available such as Bonded, Column, Sliced, Iopen, Arch and Buttress bloclworks. Generally , blocks should be robustly proportioned and should be chamfered to minimize spalling and damage during the construction , and due to high pressures in service. Blocks are most commonly solid , but the hollow blocks can be used in some cases. A rubble base foundation at least 1.00 m thick should normally be provided on top of the foundation stratum . The thickness of this foundation is variable with the hardness of the bottom material. Where practicable, blocks should be placed to within 25 mm of the specefied position. For the back face filling , it has to be done in stages to prevent the formation of the voids. Movement joints insitu concrete capping should be spaced at a minimum of three block lengths, at maximum of 15 m to accommodate the thermal stress. This option is considered economical for the small depths of water. Figures 1 through 9 present the most common berthing facilities in the commercial ports.

2- Mooring Bollard System

Generally (For different types of berths), for the Mooring Bollard System, the bollard spacing can vary between 15 and 20m depending on the vessel size and type of quay structure. It is generally preferred to have a bollard located at the end of a regular length of wall section for one bollard per section or symmetrically situated within a section length for two bollards per section. The capping beam assists in distributing these bollard pulls over a section length. For the system of the bollards, the bollard is situated on the capping beam, which transmits the mooring forces to the berth and so to the soil behind.

3- Multi Criteria Analysis For The Most Efficient Berth Selection

Many aspects to be applied in the multi criteria analysis for the good selection of the berthing facility as [Functionality, economics, construction, operational, flexibility and Environmental Issues], as presented in table 1. Rating evaluation to be applied as follows: [5 =Very Good , 4=Good , 3=Satisfactory , 2=Fair , 1=Poor].

Quay Wall Alternative	Functionality			Economics			Construction			Operational Flexibility			Environmental Issues		
	W	R	S	W	R	S	W	R	S	W	R	S	W	R	S
Caisson Wall	20	4	80	30	3	90	15	4	60	10	4	40	25	4	100
Cellular Cofferdam	20	3	60	30	4	120	15	3	45	10	2	20	25	2	50
Block Wall	20	4	80	30	2	60	15	2	30	10	3	30	25	3	75

المجلس الإقتصادى الأفريقى

المجلس الاقتصادى الأفريقى
The African Economy Council
AEC

بمبادرة شعبية جليلة وسباقة من الجمعية الإفريقية (اللجنة القومية للإتحاد الأفريقى) تم تأسيس المجلس الاقتصادى الإفريقى لأول مرة والذى يتخذ من القاهرة مقرا لـه ليشكل استكمالا هاما كدور الجمعية الإفريقية التى كافحت فى الماضى لتحرير القارة سياسيا من الاستعمار والآن تتجه لتحقيق التطور والنهضة الاقتصادية للقارة الأفريقية والعمل على جذب الاستثمارات الأجنبية والمستثمرين من جميع أنحاء العالم .

المجلس الاقتصادى الأفريقى سيمهد الطريق أمام المستثمرين ومدهم بكافة المعلومات عن الأسواق والتشريعات التجارية والمالية وحوافز الإستثمار ويرد على التساؤلات حول الفرص الاستثمارية المتاحة المجلس يعقد العزم على تغيير واقع القارة الاقتصادى للأفضل بكل إيجابية وفاعلية والتصدى للتحديات الجمة والمهددات المفزعة التى تتربص برخاء وأمن واستقرار ورفاهية عيش المواطن الإفريقى بتحقيق التحرر الإقتصادى ومواجهه الآثار الجانبية التى تؤثر على الاقتصاديات النامية بالقارة من تبعات العولمة الإقتصادية وإتفاقية التجارة الحرة والعمل على نقل التكنولوجيا وتداولها لتحقيق النهضة الزراعية والصناعية ورفع الكفاءة الإنتاجية من خلال تشجيع المشروعات بين دول القارة ونقل وتبادل الخبرات المتقدمة .

السيد / محمد عبد الغفار
المفوض العام للمجلس الإقتصادى الأفريقى

كما سيحرص أيضا على جذب الاستثمارات البناءة والغير مغرضة لتمويل المشروعات الخدمية المدروسة التى تحقق فائدة القارة من طرق وكبارى ومواصلات وسكك حديدية ووسائل النقل البحرى والجوى وتنقية وتطوير مجارى الملاحة النهرية للاستعاضة بها عن النقل البحرى للدول الحبيسة مؤكدين على أهمية الشراكة بين الدول الإفريقية بعضها البعض وبين الدول الإفريقية وباقى دول العالم ووضع الأسس السليمة لها والقنوات المناسبة لتحقيقها واضعين الهدف الأسمى لنا هوالوصول إلى قارة قوية متحدة تقوم على شراكة حقيقية بين الحكومات وكافة فئات المجتمع المدنى وخاصة الرأسمالية الوطنية المخلصة والشباب والنساء بهدف تحقيق التضامن والتلاحم بين شعوبنا .

أهداف المجلس :

1. وضع وترويج الأهداف والسياسات التى تحقق تكامل القارة الإفريقية .
2. الإسهام فى خلق مستقبل أكثر إزدهارا للشعوب الأفريقية وذلك بتعزيز المشاركة الشعبية والنهوض الإقتصادى .
3. توثيق التضامن الشعبى وخلق الشعور بالمصير المشترك بين مواطنى القارة .
4. إقامة تجمع إقتصادى لدول الجنوب يقوم بتفعيل التبادل وتوثيق العلاقات بين المنظمات الإقتصادية والمؤسسات التجارية والمالية فى القارات الجنوبية الثلاث (أسيا – إفريقيا – أمريكا اللاتينية)
5. تعزيز التعاون الإقتصادى وتشجيع الاستثمارات بين القارات الثلاثة كركيزة أساسية وإنطلاقا للاقتصاد العالمى .
6. تنشيط حركة التجارة بين الدول الأفريقية ودول العالم الثالث .
7. تنظيم إنتاج المواد الأولية (زراعية – معدنية – حفرية – طاقة)
8. دعم الحفاظ على المخزون الإستراتيجى من مختلف المواد الأولية من خلال مجلس سلعى يقوم بدراسة وتخطيط كميات الإنتاج وجودتها وأسعار السوق طبقا لبعد موقع الإنتاج عن السوق ، ويقوم بتوزيع الحصص السوقية بين الدول المنتجة مسترشداً بسعر تكلفة النقل من ابعد منطقة إنتاج عن السوق مما يوازن الحصص الإنتاجية مع الأسعار مع مراعاة فروق الجودة كمعيار أساسى لحفظ التوازن بين العرض والطلب .
9. دعم الموارد المعرضة للنضوب وترشيد إستهلاكها .
10. جذب عوائد بيع المواد الأولية من البترول ومعادن وغيرها من ثروات لإعادة استثمارها بالدول الإفريقية نفسها ودول العالم الثالث حيث إن معظم دول القارة مازالت بكراً وفرص الإستثمار بها أكبر وعوائدها أضخم ومعدلات التنمية بها أعلى مما يعظم المردود الإقتصادى المضمون من تلك الاستثمارات .
11 . إخراج الدول الحبيسة من عزلتها حيث تصل نسبتها إلى ثلث دول القارة والعمل على وضع السياسات التجارية التى تساعد تلك الدول فى نيل حظها من التنمية من خلال جذب رؤس الأموال العالمية وتوجيهها للإستثمار فى النقل والمواصلات والطرق والكبارى وتطويرا الموانئ وتطهير الطرق الملاحية النهرية ويذكر أن عدد الموانئ التى يزيد عمق الغاطس بها عن 7 أمتار لا يزيد عن 15 % من عدد دول القارة وهو من أهم معوقات التجارة البينية .
12 . جذب الإستثمار بنظام (B.O.T) لتنمية البنية الأساسية والمرافق فى مختلف دول القارة .
13 . الحث على أنشاء المراكز العلمية والتطبيقية التكنولوجية .
14 . التعاون فى مجالات التنمية البشرية ونقل التكنولوجيا المتطورة الكوانتم والنانو تكنولوجى .
15 . دراسة التشريعات فى الدول الأفريقية المختلفة ومراجعة القوانين المالية والضريبية والجمركية وحوافز الاستثمار بها للعمل على صدور صياغة إطار موحد لها تنضم له مختلف الدول الأفريقية لتجنب الازدواج لضريبى وتشجيع التجارة البينية وتحفيز الإستثمار والتعاون وحث الحكومات على الانضمام والتوقيع على بروتوكول اتفاقية الأوهادا والخاص بتوحيد الأنظمة والتشريعات المالية بمختلف الدول الأفريقية .
16 . توفير مظله من الضمانات الحكومية من مختلف الأنظمة والحكومات لمشروعات المجلس أو تلك التى يرعاها وذلك لحمايتها من التغيرات والتقلبات السياسية بالدول محل التطبيق حيث يحرص المجلس على حياده التام .
17 . القضاء على القيود وقوائم الإستثناءات المفروضة على التبادل التجارى بين دول القارة وتشجيع اتفاقيات التجارة التفضيلية وإنشاء اتحاد عام لمكاتب تنشيط الصادرات الإفريقية وإتحاد لنقاط التجارة .
18 . تشجيع الدول الإفريقية على إنشاء بورصات لجذب الإستثمارات وتدريب كوادر لإدارة هذه البورصات ونقل الخبرة لها من الدول الإفريقية التى سبقتها فى الأسواق العالمية حيث أن عدد البورصات فى القارة الإفريقية يصل إلى 17 بورصة فقط منها أربعة بورصات نشطة وهى بورصة القاهرة وجوهانزبرج والمغرب وغينيا بحجم تعامل يصل إلى 3.2 مليار دولار يوميا وعلى قيمة 1.5 إلى 1.8 مليار دولار يوميا ببورصة القاهرة .

اللجان والمكاتب الأساسية التى يضمها المجلس

1. لجنة الصناعة
2. لجنة التجارة
3. لجنة الطاقة والطاقة الجديدة والمتجددة
4. لجنة الزراعة والثروة الحيوانية والسمكية والداجنة
5. لجنة البحوث والتطوير
6. لجنة البحث العلمى والتكنولوجى
7. لجنة نظم المعلومات
8. لجنة الموارد البشرية والتدريب والتوظيف
9. لجنة الإستثمار
10. لجنة أسواق المال
11. لجنة الطرق والنقل البرى والملاحى
12. لجنة تكنولوجيا الإتصالات والوسائط
13. لجنة الإعلام
14. لجنة الصحة والسكان والخدمات
15. لجنة السياحة
16. لجنة الإسكان والخدمات العقارية
17. لجنة المؤسسات العلمية والتعليمية والجامعات
18. لجنة التشريعات العلمية والتعليمية والجامعات
19. لجنة التشريعات القانونية والتحكيم وفض المنازعات
20. لجنة البنوك والخدمات المصرفية والائتمان والإعتمادية المالية إتصالات المجلس الإقتصادى الإفريقى

- السيده / جوليانا لومومبا نائب الرئيس لوسط أفريق

5 شارع أحمد حشمت . الزمالك . القاهرة
Tel: 27357656 -27359543 - Fax: 27352290
www.african-econ.net

HMM

HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.

Loop M

		VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shekou	Port Kelang
EASTBOUND	WH 602	004 E	27-Apr	29-Apr	01-May	**06-May**	18-May	23-May	28-May	30-May	01-Jun	07-Jun
	WH 603	003 E	04-May	06-May	08-May	**13-May**	25-May	30-May	04-Jun	06-Jun	08-Jun	14-Jun
	CASTOR	070 E	11-May	13-May	15-May	**20-May**	01-Jun	06-Jun	11-Jun	13-Jun	15-Jun	21-Jun
	S.F. EXPRESS	030 E	18-May	20-May	22-May	**27-May**	08-Jun	13-Jun	18-Jun	20-Jun	22-Jun	28-Jun

		VOY	Shanghai	Ningbo	Shekou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
WESTBOUND	CASTOR	070 W	16-Apr	18-Apr	20-Apr	21-Apr	24-Apr	26-Apr	**07-May**	11-May	13-May	15-May
	S.F. EXPRESS	029 W	23-Apr	25-Apr	27-Apr	28-Apr	01-May	03-May	**14-May**	18-May	20-May	22-May
	LYNX	044 W	30-Apr	02-May	04-May	05-May	08-May	10-May	**21-May**	25-May	27-May	29-May
	B. EXPRESS	028 W	07-May	09-May	11-May	12-May	15-May	17-May	**28-May**	01-Jun	03-Jun	05-Jun

AMS

		VOY	Genoa	Livorno	Fos	Port Said	Jeddah	Singapore	Hongkong	Shanghai	Ningbo	Xiamen	Yantian
EASTBOUND	ORCHID	057 E	29-Apr	01-May	03-May	**07-May**	10-May	19-May	23-May	25-May	27-May	28-May	31-May
	GREEN	057 E	06-May	08-May	10-May	**14-May**	18-May	26-May	29-May	31-May	02-Jun	03-Jun	06-Jun
	BAMBOO	054 E	13-May	15-May	17-May	**21-May**	25-May	02-Jun	05-Jun	07-Jun	09-Jun	10-Jun	13-Jun

		VOY	Shanghai	Ningbo	Xiamen	Kaohsiung	Hongkong	Yantian	Singapore	Jeddah	Port Said	Genoa	Livorno	Fos
WESTBOUND	GREEN	057 W	13-Apr	14-Apr	16-Apr	17-Apr	18-Apr		22-Apr	02-May	**02-May**	06-May	08-May	10-May
	BAMBOO	054 W	20-Apr	21-Apr	23-Apr	24-Apr	25-Apr		29-Apr	09-May	**09-May**	13-May	16-May	17-May

EBX

		VOY	Istanbul	Constanta	Ilyichevsk	Izmir	Damietta	Jeddah	Singapore	Shanghai	Hong Kong
EASTBOUND	S. Express	008 E	23-Apr	17-Apr			**06-May**		20-May	26-May	29-May
	H. Renaissance	001 E	29-Apr	02-May	03-May	08-May	**11-May**	14-May	21-May	01-Jun	04-Jun
	Cosmos	016 E	07-May	11-May			**21-May**		03-Jun	09-Jun	12-Jun
	IBN Khalikan	004 E	13-May	16-May	17-May	22-May	**25-May**	28-May	08-Jun	15-Jun	18-Jun

		VOY	Shanghai	Hong Kong	Yantain	Singapore	Damietta	Istanbul	Constanta	Ilyichevsk	Izmir
WESTBOUND	IBN Khalikan	004 W	20-Apr		23-Apr	27-Apr	**10-May**	13-May	16-May	17-May	22-May
	Chicago	009 W	04-May		17-May	11-May	**24-May**	27-May	30-May	31-May	05-Jun

MED

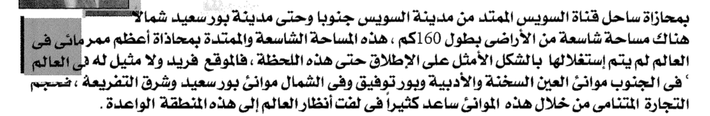
		VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Jeddah	Port Kelang	Singapore	Chiwan	Shanghai
EASTBOUND	CHATEAU	001 E	22-May	24-May	27-May	**31-May**	04-Jun	14-Jun	15-Jun	19-Jun	21-Jun
	FORTUNE	003 E	29-May	31-May	03-Jun	**07-Jun**	11-Jun	21-Jun	22-Jun	26-Jun	28-Jun

		VOY	Shanghai	Ningbo	Hong Kong	Chiwan	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
WESTBOUND	CHATEAU	001 W	26-Apr	28-Apr	30-Apr	01-May	04-May	06-May	**18-May**	22-May	24-May	27-May
	FORTUNE	003 W	03-May	05-May	07-May	08-May	11-May	13-May	**25-May**	29-May	31-May	03-Jun

نشأت الديهى يكتب
eldeehy@Yahoo.com

ونحن نبحث فى تنمية ساحل قناة السويس

إنفلات .. إنفلات



بمحاذاة ساحل قناة السويس الممتد من مدينة السويس جنوبا وحتى مدينة بورسعيد شمالا هناك مساحة شاسعة من الأراضى بطول 160كم ، هذه المساحة الشاسعة والممتدة بمحاذاة أعظم ممر مائى فى العالم لم يتم إستغلالها بالشكل الأمثل على الإطلاق حتى هذه اللحظة ، فالموقع فريد ولا مثيل له فى العالم ، فى الجنوب موانئ العين السخنة والأدبية وبور توفيق وفى الشمال موانئ بورسعيد وشرق التفريعة ، فحجم التجارة المتنامى من خلال هذه الموانئ ساعد كثيراً فى لفت أنظار العالم إلى هذه المنطقة الواعدة .

وبالفعل بدأت الإستثمارات الأجنبية تتحرك بقوة صوب هذه المنطقة ، لكن يبدوا أنه لا يوجد مخططاً عاماً لتنمية المنطقة الممتدة بطول ساحل قناة السويس ، وما دفعنى للكتابة حول هذا الموضوع هو الدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية ووزير التجارة المصرى الأسبق وأحد علماء الإقتصاد المرموقين إكاديمي وعملياً ، كنت أتحدث معه عن المستقبل وعن رؤيته الشاملة للإصلاح ، حيث تساءل الدكتور جويلى لماذا لا يتم إستثمار وتنمية مسافة 160كم بطول ساحل قناة السويس ؟ قال يجب أن يكون هناك مخطط شامل وسريع للتنمية الشاملة بهذه المنطقة ، كما يجب أن تتنبه وسائل الإعلام إلى أهمية دورها فى لفت الإنتباه إلى أهمية هذا المشروع ، ولذلك فأنا أبدا من خلال هذا المقال أن أنبه وألفت الأنظار إلى أن مشروعات عملاقة يجب أن تقام وفق مخطط عام فى هذه المنطقة ، ولنا أن نتخيل لو أن هذا الساحل بهذه المساحة فى هذا الموقع فى دولة أوربية مثل هولندا أو أسيوية مثل سنغافورة أو حتى فى دبى أو إسرائيل ... ماذا كانت ستفعل هذه الدول ؟ وماذا كانت ستحقق من مكاسب إقتصادية وإجتماعية وسياسية؟ إن إقامة مشروعات مثل بناء وإصلاح السفن وصناعة الحاويات وإصلاحها وإقامة مراكز لتجميع بعض المنتجات وتوزيعها وإقامة صناعات للمنتجات السمكية والغذائية كذلك إقامة سلسلة من الفنادق المتطورة بطول الساحل وإقامة أندية للبحارة وأطقم السفن وإنشاء بعض النقاط السياحية ، وإقامة مؤتمر سنوى على غرار مؤتمر دافوس لدراسة التطورات السنوية لحركة التجارة العالمية، إن إقامة معاهد ومدارس ومراكز بحثية ذات صلة سيكون أمرا حيويا، فإنشاء مراكز لأبحاث الطاقة والبترول والنقل البحرى والنقل متعدد الوسائط وعلوم البحار وهندسة الموانى سيكون عنصراً هاماً من عناصر الجذب للإستثمار فى المنطقة، بيد أن البداية يجب أن تكون بإعلان الحكومة المصرية عن رغبتها فى تلقى عروض من بيوتات الخبرة الجادة لتقديم دراسات الجدوى والمخططات العامة للتنمية الشاملة بالمنطقة من خلال برنامج متكامل للتنمية ثم يلى ذلك تقسيم ذلك البرنامج إلى مشروعات ويتم الإعلان عن كل مشروع بطريقة منفصلة ليتم إسناد تلك المشروعات إلى كيانات إقتصادية متخصصة بوضوح وشفافية ، وخلال فترة لا تتجاوز خمسة سنوات ستكون تلك المنطقة بمثابة ساحل التنمية الأكثر شهرة على مستوى العالم، ويمكن دعوة الشركات العالمية لإقامة مراكز وفروع لها فى ساحل التنمية وكذلك يتم إنشاء بورصات متخصصة وكذلك يمكن إقامة منطقة إعلامية مفتوحة ، إننى أتخيل أن تصبح تلك المنطقة من أهم المناطق الإقتصادية فى العالم فهى منطقة كاشفة لحركة التجارة العالمية ومتابعة لما يدور فى كافة أرجاء العالم من الناحية الإقتصادية ، إن الحكومة المصرية يجب أن تسرع من خلال وزارة الإستثمار والوزارات المعنية كالنقل والمالية والتجارة والسياحة والبترول وغيرها فى البدء فى هذا المشروع ، بيد ان مشروعا كهذا سيكون أكثر نفعاً - خلال هذه المرحلة - من مشروعات مثل توشكى ومنخفض القطارة مثلاً، إنه لن يكلف الدولة مليماً واحداً لكنه سيدر عليها مبالغ طائلة من خلال مشاركتها فى هذه المشروعات ومن خلال فرص العمل الحقيقية التى من المنتظر أن يوفرها المشروع، إن الأزمات الحالية التى يواجهها المواطن المصرى على مدار الساعة لن يتم التغلب عليه الا من خلال مشروعات إستثنائية .. مشروعات غير نمطية.. مشروعات خلاقة، ولكن كل ما نحتاجه خلال هذه المرحلة هو الإرادة السياسية التى تنبع أساسا من وجود رؤية شاملة للإصلاح الشامل، إننى أدعو جميع الكتاب والصحفيين والمحللين وأصحاب الرأى إلى البدء فوراً فى حملة دعائية متكاملة لمصلحة الوطن .

فيما يبدو

* ما حدث فى مدينة المحلة الكبرى كان بمثابة جرس إنذار للجميع حكومة ومعارضة، فالنار لا تفرق بين الغث والثمين ، والجائع والجاهل أيضا لا يفرق بين مسؤول وغير مسئول
* الدكتور على مصيلحى كنت دائما أقول أننى لا أعرف وظيفتك ولا أعرف الدور الذى تقوم به فى الحكومة ولكن الحمد لله فقد علمت وعلمت مصر كلها وعلم رأس الدولة ماذا كان يصنع الدكتور مصيلحى بالمصريين !
* تقسيم القاهرة الى ثلاثة محافظات كان هو رأى الدكتور عبد الرحيم شحاتة المحافظ الأسبق للقاهرة
* لقاء خالد مشعل وجيمى كارتر بمثابة لقاء تلميعى للأخير ليس إلا
* حصار غزة يجب إلا يعالج من الناحية الأمنية وحسب
* بعد مسرحية المحليات الشهيرة يبدو أن الحزب الوطنى يحتاج إلى زراعة أعضاء
* أجريت حوارات مع رؤساء الوزارات السابقين ما عدا الجنزورى وأحمد نظيف.. ترى متى يتم اللقاء بينى وبينهما

دعوة للتخلص من

الإكتئاب والأزمات النفسية بدون عقاقير



بقلم/ وسام غنيم

- تعريف حول مفهوم الاكتئاب - علامات وأعراض الاكتئاب - كيفية التخلص من الاكتئاب

تعتبر مشاعر الحزن من الأحاسيس العادية التى يعانى منها كل شخص لدرجة معينة فى حياته. أما الاكتئاب فهو حالة نفسية تشتد فيها الأحاسيس بحيث تؤثر سلباً فى النشاطات اليومية والاكتئاب هو أحد أكثر المشاكل الذهنية شيوعاً حيث يصيب الاكتئاب النساء ضعف ما يصيب الرجال وغالباً ما يزول الاكتئاب تلقائياً بعد أيام أو أسابيع قليلة لكنه فى حالات أخرى قد يتطلب دعماً ومساعده متخصصة وقد يحتاج الأشخاص الذين يعانون من كآبه شديدة الدخول إلى المستشفى حتى لا يسببوا الأذى لأنفسهم.

❖ وبعد أن تطرقنا سريعاً لمفهوم الاكتئاب نحب أن نسلط الضوء إلى :

علامات وأعراض الاكتئاب:

* عدم المبالاه والاكتراث بشكل عام.
* تدنى مستويات النشاط بشكل متواصل.
* وجع الظهر /حزن دائم/ ضعف فى الذاكرة/ الصداع/ اضطراب المعدة .
* مزاج سئ باستمرار.
* عدم القدرة على مواجهة الصعاب/ الأرق والاستيقاظ مبكراً فى الصباح بغضب.
* فقدان الرغبة فى ممارسة الجنس.

أسباب الاكتئاب:

هناك بعض الأسباب التى يمر بها الإنسان التى قد تكون السبب فى أصابته بمرض الاكتئاب:

* أثناء الفترات الإنتقالية الكبرى بالحياة : مثل الطلاق أو الانتقال من فترة المراهقة إلى سن الرشد.
* ضغوط عصبية شديدة
* متاعب ومشاكل مادية
* العيش مع أفراد آخرين من الأسرة مصابين بالاكتئاب.
* فقدان أو وفاة أحد الأحياء المقربين منا .
* الاعتناء بصحة شخص لفترات طويلة .
* مشاكل هرمونية خاصة بعد الولادة .
* ضعف الصحة .
* مشاكل لها علاقة بالعمل.

كيفية التخلص من الاكتئاب بدون عقاقير :

بعد أن انتشرت حالات الاكتئاب فى الآونة الأخيرة حاول الباحثون التوصل إلى طرق جديدة لعلاج مثل هذه الحالات وبالفعل أكتشفها حيث أن تحليل الدم يمكن من خلاله تشخيص الانهيار العصبى أو الاكتئاب وتحديد ما إذا كان العلاج بالحبوب المهدئه للأعصاب سيكون ناجحاً أم لا؟

- وأوضحت الدراسة أنه يوجد بروتين فى المخ قد يكون بمثابة مؤشر بيولوجى إلى الانهيار العصبى الأمر الذى قد يسمح بالتنبؤ سريعاً عن فاعلية العلاج بواسطة الحبوب المهدئة للأعصاب خلال أربعة أو خمسة أيام متفادى الأنتظار لمدة شهر أو أكثر لتحديد العلاج المناسب.

- وأشار الباحث مارك راستيك المشرف على الدراسة من جامعة ايلينوى إلى الدراسة التى أجريت على أدمغة 16 مريضاً مصاباً بالانهيار العصبى ولديهم ميل للانتحار وقارنوها مع أدمغة أشخاص مستوفين بدون سجل متعلق بأمراض نفسية أوضحت أن بروتينه " جيه أس ألف" موجودة بنسبة أكبر لدى أمراض المصابين بالاكتئاب أو الانهيار العصبى فى خلايا موجودة فى المخ تعرف باسم "طوافات ذهنية"

- وأكد راستيك أن هذه الخلايا سميكه ولزجه وهى إما تسهل أو تمنع التواصل بين جزيئات الغشاء وعندما تنحصر هذه البروتينه بين هذه الكتل أو الطوافات الذهنية تتقلص قدرتها على تنشيط النواقل العصبية.

مياه البحر تخلصك من الاكتئاب:

أكدت دراسة علمية حديثة أن الاستحمام فى البحر والجلوس على شاطئه يساعد على التخلص من الأمراض النفسية والعضوية خاصة أن العلاج فى المياه المالحة أحد طرق العلاج المعترف بها فى الأوساط الطبية على مستوى العالم.

وقال أحد الباحثين فى البحر مكونات تساعد على التخلص من الأجهاد والأرق والتوتر العصبى الزائد . خاصة أن الموجات الصوتية المختلفة التى تحدثها المخلوقات العديدة والمتنوعة التى تعيش داخله وحركة المياه المستمره . تصنع سيمفونية رائعة لها أثرها العلاجى الفعال.

الاكتئاب وممارسة الرياضة:

أكدت دراسة علمية حديثة أن التمرينات الرياضية وممارستها بشكل متزايد تعالج الأشخاص الذى يعانون من الاكتئاب وأشارت هذه الدراسة البريطانية إلى أن التمارين الرياضية تساعد الذين يعانون من الاكتئاب من الدرجة المتوسطة وذلك لأنها ترفع من تقديرهم لأنفسهم من خلال تحسين صورة أجسادهم أو تحقيق أهدافهم.

كما أن التمارين الرياضية تساعد على إفراز المخ لمواد كيمائية مثل الأند ور فيش التى تجعل الإنسان يشعر أنه فى حالة أفضل ومن جانبه أوضحت "سيليا ريتشارد سون" المديرة بمؤسسة الصحة العقلية أن التمارين يمكنها أن تساعد الناس جسدياً و إجتماعياً وبيولوجيا ووجدت الدراسة أن عدد الأطباء الذين يؤمنون بفوائد العلاج بالتمارين قد أرتفع بدرجة كبيرة فقبل ثلاث سنوات كان 14% فقط يرون أن التمارين تمثل علاجاً فعالاً أو فعالاً للغاية بالمقارنة بـ16% حالياً.

سحر باقة الزهور فى العلاج من الاكتئاب:

كشفت دراسة حديثة فى جامعة نيو جرسى الأمريكية عن أن تلقى باقات الورد والأزهار المختلفة يبعث الإحساس بالسعادة عند الإنسان ويعالج الاكتئاب.

وجاءت نتائج هذه الدراسة من خلال تجارب أجريت على 147 امرأة و (51) رجلاً ممن قدمت لهم بقات الزهور . وتبين أن ذلك كان له تأثيره الإيجابى عليهم . مما ساعد على التخلص من الشعور بالحزن والكآبه.

وكانت دراسة سابقة نشرتها المجلة الدولية للتغذية الرياضية وتمرينات الأيض قد أظهرت أن تناول خلاصة جذور الورد قبل ممارسة الرياضة يزيد قوة التحمل ويسمح بأداء التمرينات لفترة أطول .

الإيحاء علاج طبيعى فعال:

أن الأثر الإيحائى هو نوع من إستجابة ما يسمى بقوة الإيحاء حيث يبدأ خلاله المريض فى الشعور بالتحسن لاعتقاده أنه يتلقى العلاج دون أن يعرف أنه علاج وهمى وعاده ما تكون هذه الاستجابات لفترات قصيرة.

وأوضح باحثون من مستشفى "رود آيلان" أن بعض المرضى الذين يعانون من اضطراب اكتئابى مشابه للاضطرابات الطبية الأخرى استجابوا للعلاج الإيحائى.

قائمة بأطعمة تمنحك السعادة:

أعلنت دراسة صينية عن وجود أنواع من الأطعمة تمنح المرء شعوراً بالسعادة وتقاوم الاكتئاب وتشمل هذه الأطعمة أسماك أعماق البحار والموز والجريب مرون وخبز القمح والسبانخ والكريز والثوم والقرع والحليب مخفض الدهون والدجاج أيضاً.

وذكرت مجلة الأبحاث الطبية الصينية أن هذه الأطعمة تحتوى على الحامض الدهنى "أوميجا 3" وقلويات وفيتامين "سى و أية 6" سبرونونين "المنعش والمهدئ للأعصاب " .

الحل السحرى والفعال "التقرب من الله عز وجل عن طريق"

- المحافظة على الصلوات الخمسة والنوافل
- الأكثار من قراءة الأدعية.
- القيام بالأعمال الصالحة.
- أشغل نفسك بعمل مفيد وقراءة الكتب النافعة.
- أخرج من قلبك الحسد والغل والبغضاء والعداوه وردد دائماً الصلاة على النبى عليه الصلاة والسلام

(لا إله إلا أنت سبحانك إنى كنت من الظالمين)

رؤية مصرية :

الأسرة الملكية .. وإزاحة الغبار عن كتب التاريخ المنسية

بقلم/ ولاء حمزة

الحلقة الأخيرة

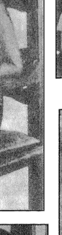
تحدثنا فى الأعداد الماضية عن العديد من الروايات والمواقف الخاصة بحياة الأسرة الملكية بكل حياد وكانت هذه دعوة من إنترناشيونال لمعرفة الحقيقة مع التأكيد على أهمية البحث والتنقيب عن تاريخ وطننا الحبيب وبما أن الصور أحياناً تكون أبلغ من أى كلام فلا يسعنا فى ختام سلسلة حلقاتنا إلا أن نهديك عزيزى القارئ أرشيف يضم أندر الصور الملكية المنسية .





ولى العهد الأمير أحمد فؤاد مع والديه

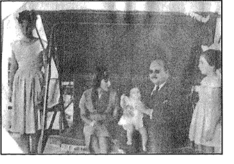
الملكة نازلى الأم



الملك فاروق والملكة ناريمان وبناته الثلاثة من الملكة فريدة



الملكة ناريمان تتوسط ولديها الأمير أحمد فؤاد وأكرم النقيب من زواجها الثانى





صورة لمقبرة الملك فاروق



أحمد فؤاد وأكرم النقيب







الجديد فى عالم الطب:
كلنا نعلم أن الجزر يقوى النظر .. الجديد أن أطباء العيون نصحوا بتناول "المشمش" لأنه يساعد على المحافظة على قوة الإبصار .. كما أنه مقو للعظام والأنسجة كذلك ينصحون الحوامل والمرضعات والأطفال بتناوله للوقاية من الإصابة بسوء التغذية .. فالمشمش يعد من الفواكة الملينة وسريع الهضم وغنى بالفيتامينات والإملاح المعدنية والسكرية ومفيد فى أمراض الدم ومجدد للخلايا.

صفات الشعوب:
- الأيطاليون : مشهورين بحب الموسيقى - الأمريكيون: معروفون بحب المبالغة
- الصينيون: مشهورون بالنظرة الفلسفية للحياة - أما الأتراك : يتصفون بحب المظهرية

حكمة العدد :
لأننا لم نتعود على الحوار بعقولنا فى الصغر .. حتماً سنتحاور بأظافرنا فى الكبر !!!

همسات:
- الطيور لا تختزن طعاماً فى أعشاشها، ومع ذلك لم تمت أبداً من الجوع.
- النفوس الغنية بنوك رصيدها العطاء.
- النميمة : نوع بدائى من الصحافة الصفراء الرديئة!!

زواج بالخطأ !!
تزوجا توأمان بريطانيان دون أن يعرفا .. حيث كان التوأمان قد ولدا بشكل طبيعى لكنهما انفصلا بعد الولادة وتبنتهما أسرتان مختلفتان والتقى الأثنان فيما بعد وشعرا بإنجذاب فتزوجا لكنهما أجبرا على الانفصال بعد أن أكتشفا حقيقة هويتهما .

جثث الموتى توفر طاقة صديقة للبيئة:
أرتفاع أسعار البترول والغاز ومكافحة تلوث البيئة دفع الجميع للتفكير فى بدائل للحصول على الطاقة حتى لو كانت متولدة عن حرق جثث الموتى خاصة بعد أن تزايد أعداد البريطانيين الذين يوافقون على حرق جثثهم بعد الموت.وكان المجلس المحلى لمدينة ليتمسايد الواقعة فى منطقة مانشستر البريطانية قد أقترح أن يتم إستخدام الطاقة المتولدة عن حرق جثث الموتى فى محرقة كنيسة يتمسايد فى تدفئة أقارب الموتى لدى ترددهم على الكنيسة وتوفير الطاقة الكهربائية للكنيسة وبعض المنازل المحيطة بها.

اسلاميات : أحب الكلام إلى الله
- قال صلى الله عليه وسلم : أحب الكلام إلى الله أربع: "سبحان الله .. والحمد لله .. ولا إله إلا الله .. والله وأكبر"
- وعن سعد بن أبى وقاص رضى الله عنه قال : جاء أعرابى إلى رسول الله صلى الله عليه وسلم فقال : علمنى كلاماً أقوله : قال : لا إله ألا الله وحده لا شريك له ، الله أكبر كبيراً ، والحمد لله كثيراً ، وسبحان الله رب العالمين ، ولا حول ولا قوة إلا بالله العزيز الحكيم ، قال : فهؤلاء لربى .. فمالى ؟ قال : "اللهم أغفر لى وأرحمنى وأهدنى وأرزقنى ".

من خبرات الآخرين:
سئل رجل عن سر نجاح زواجه فقال:
المسألة بسيطة .. فنحن ملتزمون بالعشاء خارج المنزل مرتين فى الأسبوع والإستمتاع بضوء الشموع وسماع الموسيقى الحالمة .. فهى تذهب يوم الثلاثاء وأنا يوم الجمعة !!!

الأبراج والحب :
برج الثور (من 21 ابريل - 20 مايو)
للحب أهمية كبرى عند مولود الثور فهو أنسان عاطفى الحب عنده يعنى التملك فحبيبته جزء لا يتجزأ من ممتلكاته الخاصة إذ يعتبرها كلوحاته القديمة وكتبه النفيسه وتحفه أثرية وهو يحرص دائماً على إظهار هذه الملكية أمام الناس فيتصرف بطريقة توحى بذلك ولكنه رومانسى رومانسية القرن 18 التى تعثر عليها فى قصص الحب الرائعة.

الرجل الثور وموقفه من المرأة :
يحب الحياة العائلية وأن يكون بيته هادئاً تنبعث منه أصوات الموسيقى ورائحة الزهور يهب المرأة كل عاطفة ويأمل منها أن تعطى الكثير مما عندها لأنه يعتبرها ملكاً ثابتاً له وليس من طبعه أن يصفح بسهولة ويسامح حبيبته على هفواتها . يهوى المرأة الجميلة والوديعة الناعمة لأنه يتأثر بالجمال الهادئ ويجذبه فيها ابتسامتها الجميلة واعتناؤها بأناقتها وذوقها الرفيع.

المرأة الثور وموقفها من الرجل:
المرأة الثور هى الصورة التى يحلم بها كثير من الرجال لأنها رمز النعومة والقوة والحكمة والصبر والعاطفة الجياشة المتأججة تستطيع أن تجذب اهتمام الرجال إليها فهى تهتم بمظهرها الخارجى وبأناقتها وجمالها وهى مخلصة أشد الإخلاص للرجل إذا وهبها الإستقرار وأحاطها بحنانه وعطفه وحبه.

دنيا المرأة نصائح 2008 لكل إمرأة

نصائح ذهبية لجمال شعرك

- المشمش يقوى النظر والعظام:
ينصح علماء وأطباء فى مجال التغذية بتناول المشمش وذلك لأنه يساعد على المحافظة على قوة الإبصار . كما أنه مقوى للعظام والأنسجة وفى مقاومة الميكروبات وتقوية الأغذية المخاطية ويقول الباحثون أن الأطفال والحوامل والمرضعات عليهم بتناول المشمش للوقاية من الإصابة بسوء التغذية.

- إحذرو الإكثار من تناول اللحوم يصيب بالسرطان:
قال باحثون أمريكيون بأن الذين يتناولون مقادير كبيره من اللحوم الحمراء واللحوم المصنعة يواجهون مخاطر أكبر للإصابة بأنواع عديدة من السرطان وبينها سرطان الرئة وسرطان القولون وهذه أول دراسة كبيرة تظهر صلة بين اللحوم وسرطان الرئه.

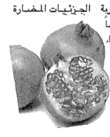
- النوم الكافى يخلصك من الوزن الإضافى بعد الحمل.
قدم باحثون وصفة للأمهات الجدد اللاتى يرغبن فى التخلص من زيادة الوزن التى اكتسبتها أثناء الحمل بأن قالوا أنه يجب عليهن الحصول على قسط أكبر من النوم ووجدوا أن الأمهات اللاتى ينمن خمس ساعات أو أقل يومياً عندما يكون عمر أطفالهن ستة أشهر هن أكثر إحتمالاً بثلاثة أضعاف للاحتفاظ بهذا الوزن الإضافى لفترة عام .

- دراسة حديثة : الشيكولاتة السوداء .. ليست صحية :
يتبادل الناس خلال العطلات والأعياد علب الشيكولاتة السوداء الفاخرة لكنها ليست صحية رغم إرتفاع سعرها والشيكولاتة العادية غنيه بمادة الفلافانولز الطبيعية وبالمواد الكيمائية النباتية التى يعتقد بأنها تحمى القلب .

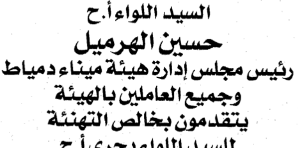
- الفستق يخفض الكوليسترول السئ :
أفاد باحثون أمريكيون بأن الحميه الغنيه بالفستق قادرة على خفض نسبة الكوليسترول ايسى (LDL) المسئول عن عدة مشاكل فى الأوعية القلبية بنسبة 11.6% فى أربعة أسابيع فقط فقد أشار باحثون من جامعة ابن ستيت الأمريكية إلى أن الفستق غنى بالزيوت الذهنية ومنها زيوت دهنيه غير مشبعه.
* فقشر الفستق يمنع القئ عن طريق تقوية أعصاب عضلة فم المعدة ويمنع الحموضة.

- مشتقات الشاى الأخضر تشفى من أمراض الجلد :
ذكرت دراسة حديثة أن الشاى الأخضر قد يحمل الأمل فى الشفاء للكثير من الأمراض الجلدية من بينها داء الصدفية وقشرة الرأس وأجرى دكتور من الكلية الطبية فى جامعة جورجيا دراسة على حيوانات مختبر تعانى من التهابات جلدية وبقع جلدية حمراء وجافة بسبب الإنتاج المفرط لخلايا الجلد.

- عصير الرمان يقى من أمراض القلب :
أظهرت دراسة جديدة أجريت بأن الرمان له فعاليته فى محاربة الجزئيات المضارة المسببة للسرطان والوقاية من أمراض القلب . ولاحظ الخبراء أيضاً أن هذا العصر يزيد مستويات المواد المضادة للأكسده فى الدماء مما يقلل من التعرض للمشكلات الصحية







السيد اللواء أ.ح

حسين الهرميل

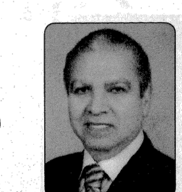
رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط

وجميع العاملين بالهيئة

يتقدمون بخالص التهنئة

للسيد اللواء بحرى أ.ح

محمد أحمد إبراهيم يوسف



رئيس مجلس إدارة

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

لحصول سيادته على حكم البراءة

ويشيدون بالقضاء المصرى العادل

ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والسداد والنجاح

ومزيداً من الإنجازات المتميزة للشركات التابعة

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك





تقرير إعلامى

فى إطار تفعيل القرار الجمهورى رقم 110 لسنة 2000 بشأن منح رؤساء مجالس إدارات هيئات الموانئ سلطة الإشراف الإدارى على جميع الأجهزة العاملة داخل الموانئ.

عقد اللواء بحرى/ حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط إجتماعاً مع السادة رؤساء الجهات الحكومية العاملة بالميناء وذلك بغرض التنسيق بين تلك الجهات لتسهيل الإجراءات و رفع معدلات الأداء فى كل جهة مما ينعكس على المستوى العام للأداء بالميناء.

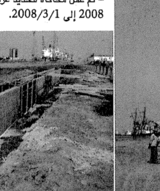
وقد ناقش خلال الإجتماع:

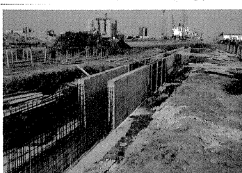
- دورة العمل بالجمارك وما قد يصادفها من معوقات.
- دورة العمل بفرع الرقابة على الصادرات والواردات بميناء دمياط وفعاليته.
- التنسيق بخصوص الربط بين الشركات الجديدة بالميناء ومدى التكيف مع التطورات المتوقعة بعد إضافة تلك الكيانات الجديدة القوية للميناء . مثل مشروعى شركة DIPCO وميثانكس .. وما تتطلبه تلك المشروعات الجديدة من ربط مع الجهات المختلفة بالميناء.

كما نوقش خلال الإجتماع العديد من الموضوعات التى من شأنها دفع العمل. وقد أنتهى الإجتماع إلى قرار بتشكيل مجموعات عمل من مختلف الجهات لوضع التصور المطلوب للوصول إلى أعلى معدلات أداء وملاشاة آية إختناقات للمسارات الإدارية والفنية . على أن تجتمع تلك المجموعات بصفة دورية لأداء أعمالها.

عن تقدم الأعمال لمشروع محطة حاويات دمياط الدولية للموانئ لشركة ديبكو

- تم تسليم 85% من المساحة المخصصة لإنشاء المشروع وذلك أستعداداً لعمل الأرصفة.
- جارى نقل الطريق الرئيسى والمرافق من باقى المساحة المخصصة للمشروع طبقاً للمخطط الزمنى والتعاقد حتى يتم تسليمها للشركة لإستكمال باقى المشروع.
- تم عمل الطريق والمدقات المبدئية وسور مؤقت حول الموقع وذلك للبدء فى أعمال إنشاء الرصيف.
- تم عمل الإختبارات التجريبية على عدد 4 خوازيق وعدد 4 شدادات.
- جارى تنفيذ دليل الحوائط للجزء الشمالى وللجزء الجنوبى تمهيداً للبدء فى تنفيذ الحائط الخرسانى الخاص بالرصيف.
- تم الإنتهاء من دق الستائر وعمل الميول للجزء الجنوبى الغربى وذلك لتثبيت التربة ومنعها من التهييل فى الماء.
- تم عمل التجهيزات المؤقتة اللازمة للمشروع من مكاتب إدارية ومعامل وورش.
- جارى توريد المعدات والتى تشمل الأوناش العملاقة وأوناش الساحة.
- تم طرح أعمال التعميق للممر الملاحى إلى 18 متر والحوض إلى 17 متر وسيتم فتح المظاريف والبت خلال أول مارس القادم.
- تم عمل محاكاة لتحديد عرض الحوض فى الفترة من 2008/3/23 إلى 2008/3/1.





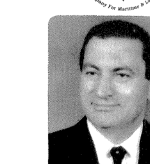
الشركة الوطنية لخدمات النقل وأعالى البحار

نوسكو

NOSCO

اللواء/ مازن نديم

عضو مجلس الإدارة المنتدب





المهندس/ محمد مازن نديم

المدير العام وجميع العاملين بها

يتقدمون بخالص التهانى

للسيد اللواء بحرى أ.ح

محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

وأفراد أسرته الكريمة



لحصول سيادته على حكم البراءة

ويشيدون بالقضاء المصرى العادل

ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والسداد والنجاح والتقدم

ومزيداً من الإنجازات والنتائج الجيدة للشركات التابعة

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس



محمد حسنى مبارك



AFIFI WORLD TRANSPORT

عبد العال على

المدير العام والعضو المنتدب - شركة عفيفى للشحن الدولى

رئيس لجنة الجمارك والضرائب بشعبة خدمات النقل الدولى

نائب رئيس لجنة الجمارك بجمعية رجال أعمال الإسكندرية

وجميع العاملين

يتقدمون بخالص التهانى

للسيد اللواء بحرى أ.ح

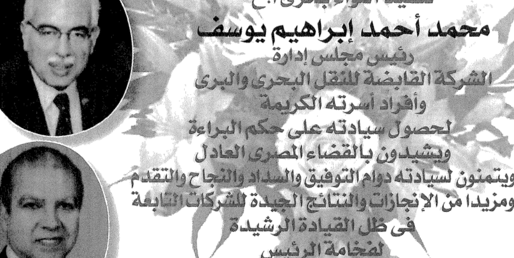


محمد أحمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

وأفراد أسرته الكريمة



لحصول سيادته على حكم البراءة

ويشيدون بالقضاء المصرى العادل

ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والسداد والنجاح والتقدم

ومزيدا من الإنجازات والنتائج الجيدة للشركات التابعة

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس



محمد حسنى مبارك

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
Holding Company For Maritime & Land Transport

الهيئة العامة
لموانئ البحر الأحمر
RED SEA PORTS AUTHORITY
وزارة النقل

السيد اللواء
ممدوح دراز
رئيس مجلس إدارة هيئة موانئ البحر الأحمر
وجميع العاملين بالهيئة
يتقدمون بخالص التهنئة
للسيد اللواء بحرى أ.ح
محمد أحمد إبراهيم يوسف
رئيس مجلس إدارة
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
لحصول سيادته على حكم البراءة
ويشيدون بنزاهة القضاء المصرى العادل
ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح والتقدم
ومزيداً من الإنجازات والنتائج الجيدة للشركات التابعة
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
Holding Company For Maritime & Land Transport

الهيئة العامة
لموانئ بورسعيد
GENERAL AUTHORITY FOR PORT SAID PORTS
وزارة النقل

السيد اللواء أ.ح
إبراهيم محمد صديق
رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد
وجميع العاملين بالهيئة
يتقدمون بخالص التهنئة
للسيد اللواء بحرى أ.ح
محمد أحمد إبراهيم يوسف
رئيس مجلس إدارة
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
لحصول سيادته على حكم البراءة
ويشيدون بنزاهة القضاء المصرى العادل
ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح
ومزيداً من الإنجازات والنتائج الجيدة للشركات التابعة
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك

